Für das Verschulden welcher Personen haftet der Rheder gemäss § 734, Abs. 1 des neuen Handelsgesetzbuchs?

Dissertation

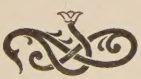
zur Erlangung der Doktorwürde

vorgelegt der juristischen Fakultät der Grossherzoglichen Landesuniversität Rostock

von

Erich Müller

Kammergerichtsreferendar.



1902

Meiner lieben Mutter.

Uebersicht der benutzten Litteratur.

1. Bolze, Praxis des Reichsgerichts in Civilsachen, Band 5, 6.
2. Boyens, Das deutsche Seerecht, auf Grund des Kommentars von Lewis, Band 1.
3. Boyens, Ueber den Begriff der Schiffsbesatzung und dessen Anwendung auf die Schleppschiffahrt. In Goldschmidts Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht, Band 50.
4. Bynkershoek, Quaestiones juris privati. 1744.
5. Cosack, Lehrbuch des Handelsrechts, 5. Auflage.
6. de Courcy, Questions de droit maritime. 1877—88.
7. Drucksachen des Reichstages, 9. Legislatur-Periode, III. Session 1894—1895.
8. Ehrenberg, Beschränkte Haftung des Schuldners nach See- und Handelsrecht.
9. Entscheidungen des Oberseeamts, Band 4.
10. Entscheidungen des Reichsgerichts in Civilsachen, Band 7, 10, 13, 19, 20, 46.
11. Entscheidungen des Reichsoberhandelsgerichts, Band 11, 19.
12. Gareis, Das deutsche Handelsrecht, 6. Auflage.
13. Gareis und Fuchsberger, Kommentar zum Handelsgesetzbuch.
14. Gertz, Die Haftung des Rheders aus fremdem Verschulden, Erlanger Dissertation.
15. Goldschmidt, System des Handelsrechts, 3. Auflage.
16. Goldschmidts Zeitschrift, Band 36, Rechtssprüche, gesammelt von Lehmann.
17. Goldschmidts Zeitschrift, Band 43, Beilageheft. Das norwegische Seegesetz vom 20. Juli 1893, ins Deutsche übertragen von Pappenheim und Johanssen.
18. Hanseatische Gerichtszeitung, Jahrgang 1886, 1887, 1896, 1897, 1900.
19. Juristische Wochenschrift, Jahrgang 1896,
20. von Kaltenborn, Grundsätze des praktischen europäischen Seerechts.
21. Kierulff, Sammlung der Entscheidungen des Oberappellationsgerichts zu Lübeck, Band 4.
22. Koch, Kommentar zum Handelsgesetzbuch, 2. Auflage.
23. Kühns, Das Verschulden des Zwangslootsen. In Goldschmidts Zeitschrift, Band 12.
24. Lamprecht, Schaden durch Zusammenstoss von Schiffen. In Goldschmidts Zeitschrift, Band 21.

25. Lehmann und Ring, Kommentar zum Handelsgesetzbuch.
26. Lewis, Das deutsche Seerecht, Kommentar zum 5. Buch des Handelsgesetzbuchs. 2. Auflage.
27. Lewis, Das Seerecht. In Endemanns Handbuch des deutschen Handels-, See- und Wechselrechts.
28. Linde, Die Haftung des Rheders aus fremdem Verschulden, Erlanger Dissertation.
29. Makower,-Löwe, Kommentar zum Handelsgesetzbuch, Band 2, 12. Auflage.
30. Pappenheim, Ueber den Begriff der Schiffsbesatzung im deutschen Privatseerecht. In Gruchots Beiträgen zur Erläuterung des deutschen Rechts, Band 43.
31. Pardessus, Collection de lois maritimes.
32. Pöhls, Darstellung des gemeinen deutschen und des hamburgischen Handelsrechts, Band 3, Seerecht.
33. Prien, Der Zusammenstoss von Schiffen. 1896.
34. Protokolle zum Handelsgesetzbuch.
35. Rehme, Die geschichtliche Entwicklung der Haftung des Rheders.
36. Schaps, Das deutsche Seerecht, Kommentar zum 5. Buche des Handelsgesetzbuchs, erste Lieferung.
37. Seufferts Archiv für Entscheidungen der obersten Gerichte, Band 23, 37, 44.
38. Staub, Kommentar zum Handelsgesetzbuch, 6. und 7. Auflage.
39. Voigt, Mitteilungen aus der Seerechtspraxis englischer Gerichtshöfe. In Goldschmidts Zeitschrift, Band 28.
40. Wagner, Beiträge zum Seerecht II, Die privatrechtliche Stellung des deutschen Lootsen.
41. Wagner, Handbuch des Seerechts, Band 1.

Inhalts-Uebersicht.

Einleitung: Die Haftung des Rheders für das Verschulden anderer Personen . . . . . § 1.

Abhandlung: I. Geschichtliches . . . . . § 2.

II. Erfordernisse der Haftung des Rheders für das Verschulden anderer Personen.

1. Zugehörigkeit zur Schiffsbesatzung.

A. Sedes materiae . . . . . § 3.

B. Die einzelnen Personen der Schiffsbesatzung.

a) Schiffer und Schiffsmannschaft § 4.

b) Die übrigen Personen der Schiffsbesatzung.

α) Im allgemeinen . . . § 5.

β) Im besonderen.

αα) Analoge Behandlung bei der Schleppschiffahrt . . . . § 6.

ββ) Der Lootse . . . § 7.

2. In Ausführung ihrer Dienstverrichtungen . . . . . § 8.

Schluss: Erwägungen de lege ferenda hinsichtlich der Haftung für Verschulden des Lootsen . . . . § 9.

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41549205_0018

§ 1.

Es entspricht unserem Rechtsbewusstsein, dass jeder nur für den Schaden haftet, welchen er selbst durch sein Verschulden angerichtet hat. Von dieser Auffassung ausgehend macht das Bürgerliche Gesetzbuch den Geschäftsherrn für die unerlaubten Handlungen seines Gehilfen in Ausführung einer Dienstverrichtung lediglich dann verantwortlich, wenn ihn bei der Auswahl oder Beaufsichtigung ein Verschulden trifft.[1])

Aber in manchen Fällen sprechen Gründe der Verkehrssicherheit, Zweckmässigkeit und Billigkeit dafür, dass der Geschäftsherr, trotzdem kein Verschulden auf seiner Seite vorliegt, Delikte seiner Gehilfen vertritt.

So haftet nach bürgerlichem Rechte, was die kontraktlichen Verbindlichkeiten betrifft, der Schuldner für das Verschulden seines Vertreters.[2]) Namentlich aber haben im Gewerberecht diese Erwägungen dazu geführt, das Publikum gegenüber den gewerblichen Unternehmungen, deren Betrieb mit Gefahren für Dritte verbunden ist, insofern in Schutz zu nehmen, als der Verletzte nicht allein auf den schädigenden Angestellten dieses Betriebes hinsichtlich des Schadensersatzes wegen Verletzung eines Rechtsguts angewiesen ist, sondern sich auch an den Unternehmer halten kann.

Im Seehandel, wo die Haftung des Betriebsunternehmers für das Verschulden seiner Leute eine ganz besondere Rolle spielt, dürfte dies unter Umständen eine grosse Härte gegen den Rheder bedeuten. Denn abgesehen davon, dass der Erwerb durch Seefahrt mit weit mehr Gefahren verbunden ist als ein Gewerbebetrieb auf dem Lande, kann der Rheder bei der weiten Entfernung das Verhalten seiner Leute nicht derartig überwachen, wie das geboten wäre. Sodann muss man beachten, dass im Schiffahrtsgewerbe die Hilfskräfte nicht immer so sorgfältig ausgewählt werden können, wie dies zu Lande der Fall

[1]) BGB § 831.
[2]) BGB § 278.

ist. Was bleibt dem Schiffer, welchem Personen der Schiffsbesatzung entlaufen, krank geworden oder gestorben sind, anderes übrig, als den ersten besten Seemann an Bord zu nehmen, dessen er habhaft werden kann.

Allen diesen Uebelständen hat das Handelsgesetzbuch Rechnung getragen, indem es den Rheder aus dem Verschulden seiner Leute nur beschränkt haften lässt, nämlich nur mit der fortune de mer, d. h. mit Schiff und Fracht.[1])

Immerhin bleibt seine Haftung eine umfangreiche, zumal wenn man bedenkt, auf einen wie grossen Personenkreis sie sich erstreckt. Während das Reichshaftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871 die Unternehmer von Bergwerken, Steinbrüchen, Gruben oder Fabriken nur für den Schaden verantwortlich macht, den ein Bevollmächtigter oder ein Repräsentant oder eine zur Leitung oder Beaufsichtigung des Betriebes oder der Arbeiter angenommenen Person anrichtet,[2]) hat der Rheder nicht nur für das Verschulden des Schiffers und der Schiffsoffiziere aufzukommen, was dem vorgenannten Gesetze entsprechen würde, sondern für das der gesamten Schiffsbesatzung.[3])

§ 2.

Alles Recht ist geschichtlich erwachsen. Nur auf Grund der Geschichte können wir die jetzt geltenden Normen verstehen, und es ist daher nötig, einen Blick auch auf das frühere Recht zu werfen.

Dieser geschichtliche Rückblick wird sich nicht so sehr mit der Frage beschäftigen, für das Verschulden welcher Personen der Rheder haftet, sondern mehr davon ausgehen, ob der Rheder überhaupt für fremdes Verschulden haftet oder nicht. Denn in den älteren Seerechtsquellen sind einerseits nur die Ausdrücke „Schiffer“ und „Schiffsleute“ vorhanden, eine genauere Einteilung der Besatzung weisen die Quellen nicht auf. Andererseits kommen gewisse Personen, deren Zugehörigkeit zur Schiffsbesatzung zu bestimmen, gerade der Hauptzweck unserer Aufgabe sein wird, z. B. Mannschaften des Schleppschiffs oder Arbeiter zum Löschen der Ladung u. s. w., hier garnicht in Betracht, denn sie sind, wenn man vom Lootsen absieht,[4]) in den älteren Seerechtsquellen nicht erwähnt.

Ferner ist zu beachten, dass man, wenn in seerechtlichen Bestimmungen, z. B. im Preussischen Seerecht von 1727 lediglich

---

[1]) HGB § 486, Abs. 3.
[2]) RHG § 2.
[3]) HGB § 485.
[4]) Vom Lootsen ist in den älteren Seerechtsquellen häufiger die Rede, so z. B. im Meereskonsulat, cap. 250; im Wisbyschen Seerecht,

von der Haftung des Rheders für Verschulden des Schiffers die Rede ist, hieraus nicht schliessen darf, der Rheder sei von der Haftung für die übrige Besatzung befreit; für sie wird er ebenfalls, wenn auch nur mittelbar, aufkommen müssen.[1]) Der Schiffer hat nämlich die Leute angemustert; er ist also dafür verantwortlich, dass nur zuverlässige Personen an Bord kommen. Ebenso gehört es zu seinen Obliegenheiten, die Thätigkeit der Besatzung zu überwachen. Führt nun eine Person der Besatzung schuldhafter Weise einen Schiffszusammenstoss herbei, dann liegt in den meisten Fällen eine culpa in eligendo oder custodiendo auf Seiten des Schiffers vor, und für Verschulden des Schiffers haftet ja der Rheder.

Eine wesentliche Erleichterung, die uns das Handelsgesetzbuch bei der Lösung unserer Aufgabe gewährt, versagen uns die älteren Seerechtsquellen gänzlich. Im heutigen Rechte ist die schuldhafte Herbeiführung eines Schiffszusammenstosses durch eine Person der Besatzung (HGB. § 734) nur als eine Unterart der Beschädigung überhaupt zu betrachten, welche durch Mitglieder der Besatzung verursacht wird. (§§ 485, 486). Daher weist § 734, ohne selbst nähere Bestimmungen zu geben, auf die §§ 485, 486 hin. Demnach können wir alle Konsequenzen, die aus den letztgenannten Paragraphen zu ziehen sind, auch auf den § 734 anwenden. In den älteren Seerechtsquellen hat dagegen, wie wir demnächst sehen werden, der durch einen Schiffszusammenstoss zugefügte Schaden häufig eine gerade entgegengesetzte Behandlung erfahren wie der sonst von Personen der Schiffsbesatzung angerichtete Schaden. Deshalb dürfen wir, wenn uns ein Beispiel zeigt, dass der Rheder für den durch Verschulden der Schiffsbesatzung verursachten Schaden verantwortlich ist, nicht ohne weiteres darauf schliessen, dies gelte auch für den Fall des Schiffszusammenstosses.

---

cap. 19; Seerecht von Malta, Titel V, cap. 1; besonders was unsere Frage anbetrifft, dänisches Seerecht v. 1683, cap. I, 5; Ordonnance de la marine 353, Titel IV, 7.

Ein genaueres Eingehen auf seine rechtliche Stellung ist jedoch deshalb nicht erforderlich, weil man ihn als zur Schiffsbesatzung gehörig ansieht, mithin alles, was über diese gesagt wird, auch für ihn gilt. Dafür nun, dass er zur Schiffsbesatzung gehört, spricht vor allem der Umstand, dass er häufig in Verbindung mit anderen Personen der Schiffsbesatzung genannt wird. (Wisbysches Seerecht, Art. 2: „Js dar jemant, yd sy Stürmann, effthe Leytsage edder Schippmann etc.;“ Lübisches Seerecht: „Wor ein Schipper winnet einen Stürmann. edder Leidessagen, effte einen Schipmann, effte Bossmann etc.“) Auch die oben erwähnten Quellenstellen über den Lootsen bestätigen diese Ansicht.

[1]) Ehrenberg, S. 220, Anm. 153. — Rehme, S. 163, 164.

Die Geschichte der Haftung des Rheders für das Verschulden der Besatzung beim Schiffszusammenstoss lässt sich in zwei Zeitabschnitte teilen. Den ersten bildet die Epoche des römischen Rechts,[1]) den zweiten die ganze übrige Zeit.

Das römische Recht behandelte den Schiffszusammenstoss unter dem Gesichtspunkte der actio legis Aquiliae, also nach bürgerlichem Rechte.[2]) Es sah ihn als einen Spezialfall des damnum iniuria datum an. Dass der Rheder für das Verschulden der Schiffsleute haftet, ist nirgends erwähnt,[3]) vielmehr heisst es in der betreffenden Digestenstelle: „Si navis tua inpacta in meam scapham damnum mihi dedit, quaesitum est, quae actio mihi competeret. et ait Proculus, si in potestate nautarum fuit, ne id accideret, et culpa eorum factum sit, lege Aquilia cum nautis agendum".

Man könnte noch an die actio exercitoria denken und aus dieser eine Haftpflicht des Rheders für den Schiffer herleiten wollen. Ueber das Verhältnis beider Personen zu einander auf Grund der actio exercitoria besagen die Quellen: „teneri exercitorem imputaturum sibi, cur talem praeposuerit".[4]) Wir haben auf das Wort cur, das aus cui rei entstanden ist, Gewicht zu legen. Dies wird uns aus der Erläuterung Bynkershoeks klar, der denselben Gedanken folgendermassen ausdrückt: „ex facto quidem magistri teneri exercitorem, sed non ex alio facto, quam cui praepositus est."[5]) Und er fährt fort: „Omnis praepositio est ex mandato, sive expresso, sive tacito, et si quid delinquat magister, dum id mandatum exsequitur, etiam exercitor tenetur". Demnach hat der Rheder für ein Delikt des Schiffers aufzukommen, wenn dies Delikt die notwendige Folge der Ausführung von dessen Dienstverrichtungen ist, mit anderen Worten, wenn sich das Geschäft, zu dem er bestellt ist, garnicht ohne Delikt ausführen lässt.[6]) „Ei autem mandatum non est aliorum

[1]) Auch die Griechen hatten bereits ein Seerecht, wovon die Werke ihrer Geschichtsschreiber und Redner Zeugnis ablegen. Dagegen ist von ihnen weder ein Seegesetz noch eine wissenschaftliche Darstellung des Seerechts vorhanden. — Die uns interessierende Frage wird im griechischen Seerecht überhaupt nicht erwähnt. (Rehme, S. 5).

[2]) l. 29, § 2 D. Ad legem Aquiliam. IX, 2—5.

[3]) v. Kaltenborn, II, S. 14, Anm. 15. — Gertz, S. 9. — Linde, S. 28.

[4]) l. 1, § 9 D. De exercitoria actione XIV, 1.

[5]) Bynkershoek liber IV, cap. XIII, p. 709. Vgl. auch l. 1, § 7 D. l. c. Non autem ex omni causa praetor dat in exercitorem actionem, sed eius rei nomine, cuius ibi praepositus fuerit.

[6]) Dieser Gedanke wird allgemein nicht scharf genug ausgedrückt. So Lamprecht (S. 85): „Der Rheder haftet für unerlaubte Handlungen des Schiffers mit der actio exercitoria nur soweit, als dieselben bei denjenigen Geschäften begangen werden, für welche der Schiffer angestellt worden ist". — Aehnlich auch Pöhls, S. 791. — Linde, S. 28. —

naves dolo vel culpa obruere, quod si fecerit, ipse damnum quod dedit, luat, non exercitor!"[1]) Da man aber nicht sagen kann, dass sein Auftrag dahin geht, einen Zusammenstoss mit den Schiffen anderer Leute zu verursachen, so hat er allein den hierdurch entstandenen Schaden zu tragen, nicht der Rheder.

Abgesehen vom Schiffszusammenstoss muss der Rheder für jeden durch Verschulden seiner Leute verursachten Schaden haften, sofern es ein damnum in ipsa nave datum ist.[2])

In direktem Gegensatze zu den Anschauungen des römischen Rechts steht das deutsche Recht. Die älteren germanischen Quellen machen den Rheder für fremdes Verschulden nicht verantwortlich, nur der Schuldige haftet.[3]) Eine Ausnahme findet sich allein beim Schiffszusammenstoss.[4]) Es ist ja charakteristisch für die Haftpflicht nach deutschem Recht, dass nicht derjenige verantwortlich gemacht wird, welcher den Schaden verschuldet, sondern der, welcher ihn verursacht hat, und beim Schiffszusammenstoss gilt als Urheber der Beschädigung das Schiff. Dieser Gedanke, das Schiff habe für den Schaden infolge eines Zusammenstosses zu haften, ist dahin zu erklären, dass der Rheder, und zwar nur mit dem Schiff, d. h. beschränkt, in Anspruch genommen wird.[5])

Dem Prinzip des deutschen Rechts folgen sowohl hinsichtlich der Haftung für den Schaden im allgemeinen,[6]) als auch ganz besonders für den Fall des Schiffszusammenstosses[7]) sämtliche mittelalterliche Seerechtsquellen, die germanischen wie die romanischen. So bestimmt das Hamburger Seerecht von 1306 in Art. 2:[8]) „Wor twe schepe to hope komen in der zee efte in der havene, by daghe efte by nachte, luttik efte ghroet, unde dat ene dat andere ankumpt alzo dat dat ene dat andere to brekt unde under blift, welk schip dat bovene blift, dat schal dheme anderen schepe unde ghüde zynen vullen schaden wedder legghen, dat dar under ghaen is".

Der Ausdruck „bei denjenigen Geschäften" kann ebenso gut bedeuten „bei Gelegenheit derjenigen Geschäfte", in welchem Falle überhaupt kein innerer Zusammenhang zwischen dem Geschäft und dem Delikt vorliegt, aber auch kann darunter verstanden werden „in Ausführung derjenigen Geschäfte", wobei wieder nicht berücksichtigt ist, dass das Delikt eine notwendige Folge der Ausführung des Auftrags bildet. Vgl. S. 54, 55.

[1]) Bynkershoek l. c.
[2]) l. 7 pr. D. Nautae caupones stabularii IV, 9.
[3]) Rehme, S. 83.
[4]) Rehme, S. 88.
[5]) Rehme, S. 88 und 90.
[6]) Rehme, S. 86.
[7]) Rehme, S. 61, 90 ff.
[8]) Pardessus III, p. 348.

Aehnlich drückt sich das Meereskonsulat in Kap. 155 aus:[1])

„Nau ò leny qui primerament será ormeiat en port ò en plaia ò en costera ò en sparagol, tota nau è tot leny, qui apres de aquella vendrá, è aquella encara se deu ormeiar en guisa è en manera que no n' faça algun dan à aquel qui primerament serà ormeiat. E si dan li fá, deulo li tot esmenar è restituir sens negun contrast."

Erst seit dem Ausgange des Mittelalters findet sich eine einheitliche Behandlung in der Haftung des Rheders für das Verschulden der Schiffsbesatzung. Mag diese den Schaden durch einen Schiffszusammenstoss[2]) oder auf sonstige Weise[3]) verursacht haben, stets haftet der Rheder, und so ist es bis in unsere Zeit geblieben. Alle neueren Gesetze enthalten in dieser Beziehung gleiche Bestimmungen. Sie unterscheiden sich nur dadurch,[4]) dass sie entweder allein für dolus[5]) bezw. dolus und culpa lata[6]) eine Haftung statuieren oder für jedes Verschulden haften lassen,[7]) dann aber auch dadurch, dass der Rheder entweder subsidiär[8]) oder mit der Schiffsbesatzung solidarisch in Anspruch genommen wird.[9]) Für Deutschland hat diese Entwicklung ihren Abschluss im Allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuch vom 5. Juni 1869, in neuer Fassung vom 10. Mai 1897, gefunden.

§ 3.

Der für unsere Frage in Betracht kommende § 734, Abs. 1 des Handelsgesetzbuchs lautet:

> „Wenn zwei Schiffe zusammenstossen und entweder auf einer oder auf beiden Seiten durch den Stoss Schiff oder Ladung allein oder Schiff und Ladung beschädigt werden oder ganz verloren gehen, so ist, falls eine Person der Besatzung des einen Schiffes durch ihr Ver-

[1]) Pardessus II, p. 174. Die französische Uebersetzung dieser Stelle lautet:

„Lors qu' un navire est le premier ancré dans un port, en plage, en côte ou en rade, si un autre navire arrive après lui, ce dernier doit se placer de manière qu' il ne cause aucun mal à celui qui sera ancré le premier. S' il lui cause quelque dommage, il doit l' en indemniser et payer sans aucune discussion."

[2]) Rehme, S. 136.

[3]) Rehme, S. 132, 133. Eine Ausnahme bilden ursprünglich noch die deutschen Quellen.

[4]) Lewis II, S. 115, Anm. 2.

[5]) Hamburger Assekuranz- und Hawereyordnung von 1631.

[6]) Preuss. L. R. II, 8 § 1911.

[7]) Die sonstigen modernen Gesetzgebungen.

[8]) Preuss. L. R. II, 8, § 1528.

[9]) Die modernen Gesetzgebungen.

schulden den Zusammenstoss herbeigeführt hat, der Rheder dieses Schiffes nach Massgabe der §§ 485, 486 verpflichtet, den durch den Zusammenstoss dem anderen Schiffe und dessen Ladung zugefügten Schaden zu ersetzen."

Aus dem Wortlaut des Paragraphen geht hervor, dass mit den Personen, für deren Verschulden der Rheder zu haften hat, die Besatzung seines Schiffes gemeint ist. Deshalb müssen wir zuerst feststellen, wer zur Schiffsbesatzung gehört. Den zweiten Teil unserer Aufgabe ergiebt die Verweisung auf § 485.

„Der Rheder ist für den Schaden verantwortlich, den eine Person der Schiffsbesatzung einem Dritten durch ihr Verschulden in Ausführung ihrer Dienstverrichtungen zufügt."

Demnach braucht der Rheder nur für den Schaden derjenigen Personen der Besatzung aufzukommen, die sich, als sie ihn anrichteten, in Ausführung ihrer Dienstverrichtungen befanden. Wir haben daher nachzuweisen, was die Worte „in Ausführung ihrer Dienstverrichtungen" bedeuten.

Die der Schiffsbesatzung angehörenden Personen[1]) nennt das Handelsgesetzbuch in § 481:

„Zur Schiffsbesatzung werden gerechnet der Schiffer, die Schiffsmannschaft sowie alle übrigen auf dem Schiffe angestellten Personen."

Nähere Erklärungen, besonders was die letzte der drei Kategorien anbetrifft, giebt das Handelsgesetzbuch nicht. Dagegen enthält die Seemannsordnung in § 3, Abs. 2, der den Artikel 554 des alten Handelsgesetzbuchs in sich aufgenommen hat, folgende Bestimmung:[2])

„Personen, welche, ohne zur Schiffsmannschaft zu gehören, auf einem Schiffe als Maschinisten, Aufwärter oder in anderer Eigenschaft angestellt sind, haben dieselben Rechte und Pflichten, welche in diesem Gesetze in Ansehung der Schiffsmannschaft festgesetzt sind."

Vielfach herrscht nun die Ansicht, diese in der Seemanns-

---

[1]) Es ist durchaus nicht nötig, dass eine bestimmte Person der Besatzung in der Klagebegründung genannt wird, sondern es reicht hin, wenn man nachweist, dass das den Zusammenstoss veranlassende Verhalten des anderen Schiffs nur auf einem Verschulden von Mitgliedern seiner Besatzung beruhen konnte. (Lewis II, S. 117. — Prien, S. 1160).

[2]) Buch V, Titel IV des alten Handelsgesetzbuchs ist durch § 110 der Seemannsordnung aufgehoben worden. Doch stimmt SO. § 3, Abs. 2 mit Art. 554 HGB völlig überein, nur sind für die Maschinisten etc. vertragsmässige Aenderungen ihrer Rechte und Pflichten jetzt nicht mehr zulässig.

ordnung hinsichtlich ihrer Rechte und Pflichten der Schiffsmannschaft gleichgestellten Personen seien mit den „übrigen auf dem Schiffe angestellten Personen" des § 481 HGB. identisch.[1]) Man beruft sich dabei auf die Entstehungsgeschichte des § 481.[2])

Der Beratung des Seerechts war bekanntlich der preussische Entwurf zu Grunde gelegt. In Art. 465 bestimmte er, dass die auf Dampfschiffen als Maschinisten oder in anderer Eigenschaft bei der Maschine angestellten Personen, falls nicht etwas anderes mit ihnen vereinbart wäre, bezüglich ihrer Rechte und Pflichten wie die Schiffsmannschaft behandelt werden sollten. In erster Lesung dehnte man diese Bestimmung auf die Feuerleute und Aufwärter aus,[3]) was die Redaktionskommission so auffasste, als ob sie jetzt von Maschinisten, Aufwärtern u. d g l. handelten.[4]) Die Kommission selbst unterwarf die genannten Personen in den Artt. 423 und 651, Ziffer 5 und 10 des Entwurfs erster Lesung[5]) auch den Bestimmungen über die Haftung des Rheders und über das Schiffsgläubigerrecht. Diese Artikel enthalten die Worte „die übrigen auf dem Schiffe angestellten Personen", die sich dann im Art. 445 (§ 481) wiederfinden.

Dass die Teilnehmer der Hamburger Konferenz die Absicht hatten, in Art. 445 dieselben Personen aufzunehmen wie in Art. 554, kann nicht geleugnet werden. Sie haben ihre Absicht aber nicht ausgeführt. Denn wenn man den Wortlaut beider Artikel berücksichtigt, so ergiebt sich, dass Art. 445 einen weiteren Begriff enthält wie Art. 554. Dadurch nämlich, dass in letzterem Maschinisten und Aufwärter als Beispiele genannt sind, soll dargethan werden, dass es sich hier um Personen in dauerndem Dienstverhältnis handelt, in Art. 445 jedoch deutet auch nicht der geringste Umstand auf irgend welche Einschränkung hin.[6]) Daher dürften unter diesen Artikel auch die nur zeitweilig auf dem Schiff angestellten Personen fallen.[7])

§ 3 SO. verfolgt einen ganz anderen Zweck als § 481 HGB., denn er normiert nur das innere Verhältnis zwischen Rheder bezw. Schiffer einerseits und den der Disziplinargewalt des letzteren unterstellten Personen der Schiffsbesatzung anderer-

[1]) Pappenheim, S. 346. Vgl. auch Wagner, Beiträge, S. 66. Ebenso geht dies aus Lewis I, S. 179 ff., namentlich S. 181. 4 hervor.

[2]) Pappenheim a. a. O. Anm. 14. Vgl. auch RG B. 13, No. 28, S. 116.

[3]) Prot. S. 2026

[4]) Prot. S. 2921.

[5]) Prot. S. 2922.

[6]) Seuffert, B. 44, N. 39, S. 69. — Bolze, B. 6. N. 304.

[7]) Das Nähere über die Auslegung des § 481 findet sich auf S. 26 ff. Hier sei nur soviel hervorgehoben, als zur Widerlegung einer Identität der Artikel 445 und 554 nötig ist.

seits, er hat sich also engere Grenzen gezogen wie § 481, der uns mit allen Personen der Schiffsbesatzung bekannt machen will.[1])

Demgemäss kann uns § 3, Abs. 2, SO. nicht in der Interpretation des § 481 HGB. unterstützen, vielmehr sind wir auf diesen allein angewiesen.

§ 4.

Unter dem Schiffer[2]) versteht man diejenige Person, welcher die Leitung des Schiffs sowie die Aufsicht über Schiff und Ladung obliegt. Diese Funktionen müssen ihm entweder vom Rheder oder im Notfalle von einem Konsul[3]) bezw. dem früheren Schiffer übertragen oder aber kraft Gesetzes beigelegt sein, indem er als Steuermann für den verhinderten Schiffer eintritt.[4]) Dagegen ist nicht als Schiffer zu betrachten, wer sonst von Rechts wegen das Kommando führt, wie der Lootse, oder infolge thatsächlicher Verhältnisse die Leitung des Schiffs hat,[5]) z. B. einer der überlebenden Matrosen bei einer Epidemie sowie der Berger. Es kann auch vorkommen, dass der Rheder oder einer der Mitrheder zugleich Schiffer ist. Dann werden sie ebenfalls als zur Besatzung gehörig angesehen.

Die Schiffsmannschaft[6]) setzt sich aus den auf Grund eines Heuervertrags zu seemännischen Diensten auf dem Schiff angestellten Personen zusammen.[7]) Cosack will noch zwischen Schiffsmannschaft im engeren und im weiteren Sinne unterscheiden.[8]) Während die erstere sich mit der Schiffsmannschaft

---

[1]) Boyens bei Goldschmidt, S. 61. — Boyens-Lewis, S. 154.

[2]) Im römischen Recht magister navis, englisch master, französisch capitaine (v. Kaltenborn I, S. 138, Anm. 4), heute auch Schiffsführer und namentlich Kapitän genannt. Die amtliche Bezeichnung ist Schiffer, um ihn von den Offizieren der Kriegsmarine zu unterscheiden. Im täglichen Sprachgebrauch, hauptsächlich aber bei Seeleuten, heisst er jedoch immer noch Kapitän.

[3]) Wenn der Schiffer stirbt, erkrankt oder sonst verhindert ist, das Schiff zu führen, kann jeder deutsche Konsul, innerhalb dessen Amtsbezirk sich das Schiff befindet, auf Antrag der Beteiligten einen anderen Schiffer ernennen. (Gesetz vom 8. November 1867, § 35.)

[4]) Ehrenberg, S. 220.

[5]) Boyens bei Goldschmidt, S. 58, Anm. 2. — Boyens-Lewis, S. 449, 450.

[6]) Im römischen Recht nautae, englisch crew, französisch équipage, früher Schiffsvolk, Schiffskinder genannt. (Goldschmidt, S. 227.)

[7]) Pappenheim, S. 343. — Ehrenberg, S. 220, — Boyens bei Goldschmidt, S. 58.

[8]) Cosack, S. 179.

in unserem Sinne deckt, gehören zur letzteren alle Personen der Schiffsbesatzung mit Ausnahme des Schiffers.[1])

Der von der herrschenden Meinung aufgestellte Begriff der Schiffsmannschaft ist nach der Ansicht von Schaps zu eng gefasst.[2]) Schaps versteht hierunter nicht allein die dauernd zu seemännischen Dienstleistungen auf dem Schiff angestellten Personen, sondern will auch solche hinzurechnen, die nur vorübergehend damit beschäftigt sind, also Matrosen, die einem in Not befindlichen Schiff von einem anderen auf kurze Zeit abgegeben werden, dann den Lootsen, aber nicht den Zwangslootsen, endlich die Besatzung des Schleppdampfers während der Schleppfahrt. Die Entscheidungen, mit welchen Schaps seine Ansicht zu belegen sucht, weisen aber lediglich darauf hin, dass die in den Beispielen genannten Personen zur Schiffsbesatzung gehören, und zwar zu den „übrigen auf dem Schiffe angestellten Personen".[3]) Eine Ausnahme bildet allein die Entscheidung des Oberappellationsgerichts Lübeck vom 25. April 1868.[4]) Hierin heisst es: Der Lootse ist eine Person der Schiffsbesatzung, „rechne man ihn nun nach Art. 445 zu den übrigen (ausser dem Schiffer und der Schiffsmannschaft) angestellten Personen, oder betrachte man ihn, was mehr für sich haben dürfte, nach Art. 528 als einen zeitweise fungierenden Schiffsoffizier, also eine Person der Schiffsmannschaft".

Weshalb nun die zu vorübergehenden nautischen Dienstleistungen angestellten Personen zur Schiffsmannschaft gehören, erfahren wir durch Wagner, an den sich Schaps im wesentlichen anschliesst.[5]) Wagner ist der Ansicht, dass die dritte Kategorie der Schiffsbesatzung, d. h. die übrigen auf dem Schiffe angestellten Personen, nur aus den in SO. § 3, Abs. 2 Genannten bestehe, also nur dauernd angestellte Personen enthielte.[6]) Da aber die Besatzung des Schleppdampfers und die Lootsen, mithin vorübergehend beschäftigte Personen, durch gerichtliche Ent-

---

[1]) Pappenheim a. a. O. und Boyens a a. O. Anm. 3 haben Cosack augenscheinlich missverstanden. Dieser beabsichtigt nicht einen neuen Begriff der Schiffsmannschaft aufzustellen, sondern schliesst sich der herrschenden Meinung an. (Vgl. seine Schiffsmannschaft im engeren Sinne.) Nur will er diejenigen Personen, welche dem Schiffer unterstellt sind, unter einem gemeinsamen Namen zusammenfassen und wählt dafür die Bezeichnung „Schiffsmannschaft im weiteren Sinne", was allerdings zu Irrtümern Veranlassung geben kann. Vgl. auch Gareis-Fuchsberger, S. 898, Anm. 39.

[2]) Schaps, S. 70, § 2.

[3]) z. B. Seuffert, B. 44, N. 39. — RG. B. 13, N. 29. — RG. B. 20, N. 16. Vgl. Pappenheim, S. 344.

[4]) Seuffert, B. 23, N. 252, auch Kierulff, B. 4, No. 31.

[5]) Wagner, Beiträge S. 65, 66.

[6]) Vgl. S. 16, Anm. 1.

scheidungen ausdrücklich zu den Mitgliedern der Schiffsbesatzung gezählt wurden, so scheint Wagner nichts anderes übrig geblieben zu sein, als sie in die Schiffsmannschaft einzureihen. Dann bestände die Schiffsbesatzung aus dem Schiffer, den zu seemännischen Diensten angestellten Personen (Schiffsmannschaft) und den zu nichtseemännischen Diensten angestellten Personen (SO. § 3, Abs. 2.)

Zur Begründung seiner Ansicht beruft sich Wagner ausser auf das genannte Erkenntnis und auf einige ältere Seerechte,[1]) aus denen hervorgeht, dass der Schiffer auch im Heimatshafen einen Lootsen rechtsgiltig annehmen kann,[2]) noch auf Pöhls.[3]) Pöhls lässt ihn aber im Stich, denn er erklärt: „Auch die Lootsen gehören wohl zu den Schiffsoffizieren, doch bilden sie, da sie nicht beständig an Bord sind, keinen Teil der Equipage". Pöhls will damit nur ausdrücken, dass der Lootse im Offiziersrange steht.[4])

Da sich die Meinung von Wagner und Schaps allein auf die Lübecker Entscheidung stützt, denn die älteren Seerechtsquellen dürften wohl für unser heutiges Recht nicht in Betracht kommen,[5]) so reicht das eine Urteil nicht hin, um uns von der Richtigkeit der genannten Ansicht zu überzeugen.

Die Seemannsordnung macht innerhalb der Schiffsmannschaft noch einen Unterschied zwischen Schiffsoffizieren und den sonstigen Personen der Schiffsmannschaft.[6]) Schiffsoffizier ist jeder, der ein Kommando auf dem Schiffe führt.[7]) Dazu zählt vor allem der Steuermann, welcher bereits oben als der gesetzliche Vertreter des Schiffers erwähnt ist.[8]) Auf grösseren Schiffen befinden sich zwei bis vier Steuerleute. Auch der Bootsmann wird, wenn er den Steuermann vertritt, wie dies auf kleineren Schiffen häufig geschieht, zu den Schiffsoffizieren gerechnet. Im übrigen gehört er in seiner Eigenschaft als Aufseher über Takelwerk und Segel zu den gewöhnlichen Personen der Schiffsmannschaft, ebenso die Vollmatrosen, Leichtmatrosen und Schiffsjungen. Endlich sind hier noch einzelne Schiffsfunktionäre zu

---

[1]) Lübisches und wisbysches Seerecht.

[2]) Vgl. HGB. § 526. Hiernach kann der Schiffer im Heimatshafen zwar die Schiffsmannschaft, aber nicht die Schiffsbesatzung annehmen. Liesse sich also nachweisen, dass er dort zur Annahme des Lootsen berechtigt ist, so stände dessen Zugehörigkeit zur Schiffsmannschaft nichts im Wege.

[3]) Pöhls, S. 248.

[4]) Vgl. S. 20.

[5]) In den älteren Quellen sind Rheder und Schiffer in der Regel dieselbe Person. (Pappenheim, S. 345.)

[6]) SO. § 3, Abs. 1.

[7]) Lewis I, S. 180. 2.

[8]) Vgl. S. 17.

nennen, Zimmermann, Segelmacher und Koch, jedoch nur, wenn sie gleichzeitig Matrosendienste verrichten.[1])

Manche rechnen die Ingenieure und Maschinisten zu den Schiffsoffizieren,[2]) aber das ist deshalb nicht zulässig, weil die genannten Personen garnicht zur Schiffsmannschaft gehören. Man kann nur von ihnen sagen, dass sie Offiziersrang haben.[3]) Nach dem Binnenschiffahrtsgesetz vom 15. Juni 1895 bilden übrigens die Maschinisten und Heizer einen Teil der Schiffsmannschaft.[4])

§ 5.

Die meisten Kontroversen hat die Frage hervorgerufen: welche Personen gehören zur dritten Kategorie der Schiffsbesatzung, mit anderen Worten: was versteht man unter „allen übrigen auf dem Schiffe angestellten Personen?"

Soviel wird im wesentlichen von allen, die sich mit dieser Frage beschäftigt haben, zugegeben, dass sämtliche durch Heuervertrag zu nichtseemännischen Diensten auf dem Schiffe angestellten Personen dazu zu rechnen sind, also Ingenieure, Maschinisten, Maschinisten-Assistenten, Heizer, Kohlentrimmer, Aerzte, Zahlmeister, Proviantmeister, Aufwärter, aber auch Köche, Zimmerleute und Segelmacher, sofern sie nicht gleichzeitig Matrosendienste verrichten.[5])

Nach der Meinung Ehrenbergs bilden diese Personen allein die dritte Kategorie der Besatzung.[6]) Ehrenberg stützt sich auf die Interpretation des Ausdrucks „angestellt" in § 481 HGB., indem er annimmt, das Gesetz habe mit diesem Worte ausdrücken wollen, dass nur solche Personen zur Schiffsbesatzung zu zählen seien, welche in einem dauernden Dienstverhältnis zum Rheder stehen.[7])

Die Widerlegung seiner Meinung sei uns deshalb da ge-

---

[1]) Lewis I, S. 181. 3.

[2]) Lewis I, S. 180. 2. — Gareis, S. 944.

[3]) So meinen es auch Lewis und Gareis wahrscheinlich. Vgl. Lewis bei Endemann, S. 106, Anm. 10, wo er Ingenieure und Maschinisten neben Zahlmeistern, Proviantmeistern und Aerzten als solche Personen der Schiffsbesatzung nennt, die Offiziersrang haben. — Dieser Umstand ist insofern von Bedeutung, als nach § 47 SO. das Seemannsamt, wenn das Schiff seeuntüchtig ist oder die Speisevorräte verdorben sind, auf die Beschwerde eines Offiziers oder mindestens dreier Schiffsleute eine Untersuchung zu veranlassen hat.

[4]) Bsch. G. § 21.

[5]) Lewis bei Endemann, S. 105, 106.

[6]) Ehrenberg, S. 221. — Aehnlich Koch, S. 680, Anm. 3. — Gertz, S. 28.

[7]) Ehrenberg, S. 222.

stattet, wo uns die Bedeutung des Ausdrucks „angestellt“ in § 481 beschäftigen wird.[1])

Nicht unter allen Umständen rechnet Schaps die auf Grund eines Heuervertrags zu nichtseemännischen Diensten angestellten Personen zur Schiffsbesatzung. Denn nach ihm kommt es darauf an, „ob Vertreter der ihnen zufallenden Funktionen auf einem wohlausgerüsteten Schiff der betreffenden Gattung vorhanden sein müssen oder nicht.“[2]) Daher zählen nicht dazu Stauer, Hafenarbeiter, die das Abladen und Löschen der Ladung besorgen, ebensowenig Handwerker, wenn sie nur vorübergehend auf dem Schiff beschäftigt sind, Quarantänewächter, Zollbeamte, barmherzige Schwestern und die Leute des mit einer Reparatur beauftragten Dockbesitzers oder Schiffsbaumeisters.

Schaps hat die Worte des Gesetzes in unzulässiger Weise eingeengt. Indem es sich jedes Hinweises auf irgend welche Personen enthält, will das Gesetz ja verhüten, dass man es nach einer Richtung hin beschränkt.

Ferner ist es unerklärlich, weshalb gerade der Umstand, dass Vertreter der betreffenden Funktionen auf einem derartigen Schiff vorhanden sein müssen, für die Zugehörigkeit zur Schiffsbesatzung massgebend sein soll. Nehmen wir an, ein Rheder stellt zwei Schiffsärzte unter vollkommen gleichen Bedingungen an, den einen auf einem grossen Personendampfer für die Passagiere, den anderen auf einem kleinen Kohlenschiff, lediglich, weil er für die Gesundheit seiner Leute besorgt ist, so rechnet der erste nach Schaps zur Schiffsbesatzung, der zweite nicht. Würde diese Meinung Anklang finden, dann wäre die Folge davon, dass wohl bei jedem Unfall, anlässlich dessen die Haftung des Rheders in Betracht käme, eine gerichtliche Entscheidung herbeigeführt werden müsste, denn infolge der Dehnbarkeit des Kriteriums würden der Geschädigte wie der in Anspruch Genommene wahrscheinlich nie darüber einig sein, ob das Schiff erstens ein Schiff der betreffenden Gattung wäre, und zweitens, ob ein Vertreter dieser Funktion auf ihm vorhanden sein müsste.

Man darf aber nicht vergessen, dass der Kreis derjenigen Personen, welche Schaps zur Schiffsbesatzung rechnet, weniger eng bemessen ist, als es hiernach den Anschein hat, denn Schaps giebt dem Begriff der Schiffsmannschaft eine weitere Ausdehnung als die herrschende Meinung, indem er dazu die nur vorübergehend mit nautischen Dienstleistungen betrauten Personen zählt.

Den gleichen Vorwurf wie Schaps müssen wir auch Wagner

---

[1])Vgl. S. 26 ff.
[2]) Schaps, S. 70, § 3.

machen. Er sucht ebenfalls den § 481 HGB. restriktiv zu interpretieren, nur nach einer anderen Richtung hin. Unter den auf dem Schiff angestellten Personen sind seiner Meinung nach diejenigen zu verstehen, „deren Verrichtungen a) auf dem Schiffe erfolgen und auf dasselbe Bezug haben — daher nicht der Superkargo, b) und es mit der Verwendung des Schiffs zur Seefahrt unmittelbar zu thun haben — daher nicht Handwerker, die im Hafen Reparaturen vorzunehmen haben, nicht die Leute des Dockbesitzers, die das Schiff in das Dock transportieren, nicht Sachverständige, welche einen Schaden auf demselben taxieren sollen.“[1])

Die Bezeichnung „diejenigen Dienstverrichtungen, die es mit der Verwendung des Schiffes zur Seefahrt unmittelbar zu thun haben“, ist nicht deutlich genug, und auch Wagners Beispiele dienen nicht dazu, mehr Klarheit zu schaffen; man sieht aus ihnen nur soviel, dass er den Begriff der Unmittelbarkeit sehr weit fasst.

Will er vielleicht die Handwerker, welche im Hafen Reparaturen vornehmen, denen gegenüberstellen, die dies auf hoher See thun, also den Schiffsfunktionären? Das ergäbe doch für ihn einen Widerspruch. Wenn man nämlich von dem im Hafen angenommenen Zimmermann sagt, wie auch ganz berechtigt ist, seine Verrichtungen haben es mit dem Erwerb durch Seefahrt nicht unmittelbar zu thun, dann kann man vom Schiffszimmermann nicht das Gegenteil behaupten.

Vor allen Dingen bleibt nach Wagners Definition sehr zweifelhaft, ob der Schiffsarzt, Zahlmeister, Proviantmeister etc. zur Schiffsbesatzung gehören. An und für sich wird man annehmen dürfen, ihre Verrichtungen stehen mit der Verwendung des Schiffs zur Seefahrt nicht in unmittelbarer Beziehung, denn im Grunde genommen kann man dies nur von denen der Schiffsmannschaft sagen. Rechnet man aber die genannten Personen, wie Wagner es augenscheinlich thut, zur Schiffsbesatzung, dann liegt kein Grund vor, die von ihm ausdrücklich davon ausgenommenen Personen anders zu behandeln, denn beispielsweise ermöglicht der Proviantmeister, indem er dafür sorgt, dass die nötigen Lebensmittel an Bord sind, dem Koch, die Speisen für die Schiffsmannschaft zu bereiten, so dass diese imstande ist, ihre Dienstverrichtungen zu erfüllen. Soweit brauchen wir bei den mit der Ausbesserung des Schiffs im Hafen betrauten Handwerkern garnicht zurückzugreifen; schon sie setzen durch die Reparatur das Schiff in den Stand, dem Erwerb durch Seefahrt nachzugehen.

[1]) Wagner, Beiträge S. 66.

Einen ganz anderen Ausgangspunkt wie die Vertreter der bisher genannten Ansichten wählt Pappenheim bei der Feststellung der „übrigen auf dem Schiffe angestellten Personen". Aus den mehr oder minder engen Beziehungen gewisser Personen zum Rheder sucht er zu erklären, ob sie zur Schiffsbesatzung zu rechnen sind oder nicht. Diese erscheint ihm „als der Verband der der Herrschaft des Rheders als eines solchen unterstehenden Personen",[1]) und der letztere haftet daher „als Träger einer Herrschaft für das Versehen der Angehörigen seines Herrschaftsverbandes in ihrem Wirkungsbereiche".[2]) Die Schiffsbesatzung besteht aus dem Schiffer und den gemäss § 3 SO. seiner Disziplin unterworfenen Personen, ihre dritte Kategorie bilden demnach nur diejenigen Personen, welche zu nichtseemännischen Diensten angeheuert sind. In diesem Verbande erblickt Pappenheim geradezu einen letzten Ueberrest des genossenschaftlichen Schiffsverbandes aus dem Mittelalter, der im Laufe der Zeit einen herrschaftlichen Charakter angenommen hat, und er sucht aus mehreren der im Handelsgesetzbuch verstreuten Bestimmungen über die Schiffsbesatzung ihre Verbandsnatur zu erklären.[3]) Namentlich führt er den Umstand an, dass bei Rettung oder Bergung eines Schiffs oder der Ladung desselben der Hilfs- oder Bergelohn unter der Schiffsbesatzung des Hilfe gewährenden Schiffs ohne Rücksicht darauf verteilt wird, welche Personen an der Hilfeleistung teilgenommen haben, bezw. in welchem Masse sie es thaten.[4]) In gleicher Weise spricht, wie er meint, die alleinige Zuziehung der Schiffsbesatzung zur Verklarung bei Seeunfällen dafür.[5]) Dies Verfahren ist dem ausserprozessualen Gefährdeeid mit Eideshelfern vergleichbar, denn hierbei wurden nur Personen zugezogen, welche in enger Beziehung zu dem Schwurpflichtigen standen, d. h. ein und demselben Verbande mit ihm angehörten, z. B. derselben Sippe, Gilde u. s. w.[6])

Andererseits dulden nach Pappenheims Ansicht die noch ausser § 481 im Handelsgesetzbuch enthaltenen Bestimmungen, welche sich auf die Schiffsbesatzung beziehen, nicht, dass man

---

[1]) Pappenheim, S. 363.

[2]) Pappenheim, S. 370. Er lehnt die Auffassung ab, dass die Haftung des Rheders für das Verschulden seiner Leute deshalb bestehe, weil der Erwerb durch Seefahrt ein Dritte gefährdendes Unternehmen sei, denn sonst müsste er ja auch bei Zufall oder Verschulden der Passagiere haften. Pappenheim vergisst hierbei, dass der Rhederhaftung im Interesse des Seehandels eine Grenze zu ziehen ist. Vgl. S. 53, 54.

[3]) Pappenheim, S. 361.

[4]) HGB. § 749.

[5]) HGB. § 522.

[6]) Pappenheim, S. 362.

sie auf andere als die in § 3 SO. genannten Personen anwendet.[1]) Wenn z. B. § 520 HGB. vorschreibt, jede Veränderung im Personal der Schiffsbesatzung sei in das Schiffstagebuch einzutragen, so müssten demnach auch die vorübergehend beschäftigten Personen dort vermerkt werden, wovon doch keine Rede sein könnte. Ebenso hält es Pappenheim nicht für richtig, dass gemäss HGB. § 706, Ziffer 5, wenn bei der Verteidigung des Schiffs gegen Feinde oder Seeräuber eine nur zeitweilig auf dem Schiff angestellte Person verwundet oder getötet wird, die Heilungs- und Begräbniskosten sowie die zu zahlenden Belohnungen zur grossen Haverei gerechnet werden sollen. Aehnliche Erwägungen stellt Pappenheim bei der Seehilfe, Verklarung etc. an.

Dass jedoch die Haftung des Rheders für das Verschulden der von ihm beschäftigten Leute Dritten gegenüber von der Art des Verhältnisses zwischen dem Rheder und dem Schuldigen abhängig sein soll, will Pappenheim nicht behaupten. Nur statuiert er die Haftung bei lediglich vorübergehend auf dem Schiff thätigen Personen nicht auf Grund des Gesetzes, wie das für die in § 3 SO. genannten Personen der Fall ist, sondern „kraft eines im Gerichtsgebrauch entwickelten Gewohnheitsrechts".[2])

Es ist bereits darauf hingewiesen worden, dass sich Pappenheim im Irrtum befindet, wenn er annimmt, die in § 481 HGB. an letzter Stelle genannten Personen seien dieselben wie die aus § 3, Abs. 2 SO.[3]) Ueberdies decken sich auch die letzteren nicht mit den „der Herrschaft des Rheders als eines solchen unterstehenden Personen", denn dazu gehört auch das gesamte auf dem Lande beschäftigte Personal des Schiffahrtsbetriebes, z. B. die im Bureau angestellten Personen.[4])

Die von Pappenheim zur Begründung seiner Behauptung, die Schiffsbesatzung besitze Verbandsnatur, sie sei ein Ueberrest des mittelalterlichen genossenschaftlichen Schiffsverbandes, angeführten Beispiele rechtfertigen eine solche Annahme durchaus nicht. Allerdings widerspricht es unserem Rechtsgefühl, dass auch die am Rettungswerk nicht beteiligten Personen am Gewinn partizipieren sollen, aber es wäre doch nicht billig, wollte man den Matrosen und Maschinisten, welche gerade dienstlich thätig sind, nicht den nötigen Anteil am Bergelohn gewähren, zumal, da sie durch eine sichere Leitung des unterstützenden Schiffs die Bergung möglich machen. Und eine Teilung des Bergelohns

[1]) Pappenheim, S. 349.
[2]) Pappenheim, S. 372.
[3]) Vgl. S. 15 ff.
[4]) Boyens bei Goldschmidt, S. 60, Anm. 5a.

nach Massgabe der dabei entfalteten Thätigkeit ist erst recht nicht möglich. Wie wollte man überhaupt beurteilen, wieviel jeder geleistet hat? Sollte der die Bergungsarbeiten leitende Schiffsoffizier etwa darum weniger vom Bergelohn erhalten, weil er nicht selbst mit Hand anlegte? Deshalb ist die Verteilung nach dem Verhältnisse der Heuer bezw. des Dienstlohns allein richtig. Diese Einrichtung beruht also nicht auf dem Umstande, dass die Besatzung einen Verband bildet, sondern darauf, dass die Verteilung auf andere Weise nicht praktisch wäre.

Was den Vergleich zwischen der Verklarung und der altdeutschen Eideshilfe betrifft, so ist nur daran zu erinnern, dass die Eideshelfer lediglich schworen, der Eid ihres Genossen sei „rein und unmein". Sie schworen also nicht, weil sie Zeugen des betreffenden Vorfalls gewesen waren, sondern weil sie die Ueberzeugung hatten, ihr Genosse habe die Wahrheit angegeben. Dass sich aber der Richter heutzutage mit dieser Aussage begnügen würde, wird wohl schwerlich jemand behaupten.

Es kann auch Pappenheim nicht zugegeben werden, dass die von der Schiffsbesatzung handelnden Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs eine Anwendung auf nur vorübergehend auf dem Schiff angestellte Personen ausschliessen. Aus welchem Grunde ist die Eintragung der letzteren in das Schiffstagebuch weniger wichtig als die der angeheuerten Personen? Im Gegenteil, dass diese zu Schiffsdiensten angenommen sind, geht bereits aus der Verlautbarung vor dem Seemannsamt hervor. Ebenso unerklärlich ist es, weshalb die bei der Verteidigung des Schiffs zu Schaden gekommenen Personen anders behandelt werden sollen, wenn sie nur temporär angestellt sind, haben sie doch genau so ihr Leben eingesetzt wie die übrige Besatzung.

Für alle sich auf die Schiffsbesatzung beziehenden Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs, so für die Seehilfe, Verklarung etc. liesse sich nachweisen, dass die Ausschliessung der nur vorübergehend angestellten Personen von ihnen ungerechtfertigt wäre. Da dies aber zu weit führen würde, so begnügen wir uns mit der Widerlegung von Pappenheims Ansicht bezüglich der beiden genannten Paragraphen.

Wenn Pappenheim, um sich nicht in direkten Widerspruch zu der permanent in einem seiner Meinung entgegengesetzten Sinne urteilenden Praxis zu stellen, die Haftung des Rheders für die nur vorübergehend auf dem Schiff angestellten Personen aus einem im Gerichtsgebrauch entwickelten Gewohnheitsrecht herleiten will, dann bedenkt er nicht, dass der Zeitraum, der uns von den ersten in dem genannten Sinne ergangenen Entscheidungen trennt, ein viel zu kurzer ist, um eine gewohnheitsrecht-

liche Norm so unveränderlicher Natur entstehen zu lassen.[1]) Ausserdem hätten die Gerichte dieses Gewohnheitsrechts mindestens Erwähnung gethan, sie haben aber stets betont, dass ihre Entscheidungen auf Grund des Handelsgesetzbuchs gefällt seien.[2])

Die Vertreter der genannten Ansichten haben auf ein Wort des § 481 HGB. zu wenig Gewicht gelegt, auf das Wort „alle". Es erscheint im Grunde genommen als überflüssig, denn der Ausdruck „die übrigen auf dem Schiffe angestellten Personen" hätte schon hinreichend die Absicht des Gesetzes dargethan.[3]) Trotzdem nahm dieses, um noch deutlicher auszudrücken, dass es jeder Einschränkung seiner Worte nach einer bestimmten Richtung hin vorbeugen wollte, den genannten Ausdruck in den § 481 auf.

Von weit grösserer Wichtigkeit als der Zweck des Wortes „alle" ist für das Verständnis des § 481 die Bedeutung des Ausdrucks „angestellt". Wenn man den gemeinen Sprachgebrauch zu Rate zieht, so findet man, dass bei „angestellt" an eine dauernde Beschäftigung gedacht wird, so z. B., wenn man von der Anstellung eines Beamten spricht. Es fragt sich nun, ob auch das Handelsgesetzbuch in § 481 den Ausdruck „anstellen" in einer derartigen Bedeutung gebraucht, sodass zur Schiffsbesatzung nur solche Personen gehören, die sich in einem dauernden Dienstverhältnis zum Rheder befinden. Die Entstehungsgeschichte lässt freilich darauf schliessen, dass die Verfasser des Gesetzes bei der Beratung des Art. 445 an solche Personen dachten.[4]) In diesem Sinne sprechen sich auch die älteren Lehrbücher und Kommentare aus, welche noch unmittelbar unter dem Eindruck der Vorgeschichte des Gesetzes stehen.[5]) Immerhin kann dies nicht für uns von Bedeutung sein, denn, wie bereits erwähnt ist, lässt die Gegenüberstellung der Artikel 445 und 554 des alten Handelsgesetzbuchs darauf schliessen, dass für Art. 445 auch vorübergehend auf dem Schiff beschäftigte Personen in Betracht kommen.[6])

Eine Vergleichung mit dem Ausdruck „angestellt", wie er sich sonst noch im Handelsgesetzbuch findet, wird zeigen, dass dieses mit „angestellten Personen" durchaus nicht nur solche

[1]) Cosack, S. 175, hat auch Bedenken in dieser Beziehung, deshalb lässt er die Frage einstweilen unentschieden.

[2]) Boyens bei Goldschmidt, S. 63, Anm. 10.

[3]) Vgl. auch Pappenheim, S. 365.

[4]) Vgl. S. 16.

[5]) z. B. Koch, S. 680, Anm. 3.

[6]) Vgl. S. 16, 17.

meint, welche in einem dauernden Dienstverhältnis zu ihrem Geschäftsherrn stehen. § 56 HGB. lautet:

> „Wer in einem Laden oder in einem offenen Waarenlager angestellt ist, gilt als ermächtigt zu Verkäufen und Empfangnahmen, die in einem derartigen Laden oder Warenlager gewöhnlich geschehen".

Zu dem Ausdruck „angestellt" in § 56 giebt Lehmann folgende Erklärung:[1]) „Unter Angestellten sind keineswegs nur die in einem Dienstverhältniss zum Prinzipal stehenden Personen zu verstehen, vielmehr alle diejenigen, die mit Willen des Prinzipals eine Thätigkeit darin ausüben, die sie nach objektiver Auffassung als zum Verkehr mit dem Publikum geeignet erscheinen lässt."[2]) Eine unbefangene Prüfung der Verhältnisse im Handel kann ja auch zu keinem anderen Ergebnis führen, als dass, entsprechend der ratio legis, den redlichen Dritten zu schützen, diejenigen Personen, welche in einem Laden zum Verkauf oder zur Empfangnahme von Waren ermächtigt sind, nicht notwendig auf die Dauer angenommen zu sein brauchen, dennoch gelten sie als angestellt, z. B. Verkäufer, welche zur Weihnachtszeit tageweise beschäftigt werden.

Das Handelsgesetzbuch verbindet also mit dem Begriff „angestellt" zweifellos eine ganz andere Auffassung wie der gemeine Sprachgebrauch.

Nun mag man noch den Einwand machen: aus welchem Grunde wählt denn das Handelsgesetzbuch einen Ausdruck, der mit dem gemeinen Sprachgebrauch in direktem Widerspruch steht und dadurch zu Zweifeln Anlass geben kann; weshalb setzt es nicht für „angestellt" die Ausdrücke „beschäftigt", „thätig", „verwendet"?[3]) Der Grund wird uns klar, wenn wir uns den Wortlaut des Paragraphen in dieser Fassung vor Augen führen und uns fragen, was er bedeuten würde. „Zur Schiffsbesatzung werden gerechnet der Schiffer, die Schiffsmannschaft, sowie alle übrigen auf dem Schiffe beschäftigten Personen." Dann gehörte ja jeder zur Besatzung, der auf dem Schiffe irgend eine Thätigkeit entfaltete, z. B. die Bediensteten der Passagiere. Das kann aber nicht gemeint sein. Es wäre also noch immerhin der Zusatz zu machen „im Dienste des Schiffs".

---

[1]) Lehmann und Ring S. 146, N. 1.

[2]) Hiernach ist nicht einmal ein Vertragsverhältnis erforderlich. Ebenso Staub, S. 224, Anm. 2, der noch besonders hervorhebt, dass eine vorübergehende Thätigkeit genügt.

[3]) Pappenheim, S. 359 macht dem Reichsgericht den Vorwurf, es habe dies Verfahren eingeschlagen. Dass er mit seiner Behauptung Unrecht hat, sollen unsere Ausführungen beweisen.

Aber auch dadurch würden nicht alle Zweifel gehoben sein, denn der Rheder wäre hiernach immer noch haftbar, wenn eine beliebige Person, ohne dazu berechtigt zu sein, Dienstverrichtungen auf dem Schiff vornimmt und dabei Schaden anrichtet. Deshalb müsste im Gesetz darauf Bezug genommen werden, dass der Rheder bezw. Schiffer die betreffende Person zur Vornahme von Dienstleistungen beauftragt oder ermächtigt hat.

Das Handelsgesetzbuch stand also vor einer Alternative. Entweder es wählte einen Ausdruck des gemeinen Sprachgebrauchs und sah sich dadurch genötigt, die erforderlichen Erklärungen hinzuzufügen, oder aber es setzte anstatt aller dieser Umschreibungen ein einziges der Handelssprache entlehntes Wort. Und wegen der Breviloquenz entschied es sich für das letztere.

Das Ergebnis unserer Untersuchung ist also: Die dritte Kategorie der Schiffsbesatzung bilden, abgesehen vom Schiffer und der Schiffsmannschaft, alle übrigen von dem Rheder oder Schiffer im Dienste des Schiffs auf dem Schiff verwendeten Personen. Dies ist auch die herrschende Meinung, die namentlich von Boyens vertreten wird.[1])

Dass sich diese Meinung Geltung verschaffte, verdankt sie nicht zum wenigsten der Praxis, denn diese entschied sich fortdauernd, ohne auch nur einmal zu schwanken, in ihrem Sinne, und zwar war es gerade die Haftung des Rheders, anlässlich deren sie den Begriff der Schiffsbesatzung aufstellte. Hierbei ging sie von der ratio legis aus, welche der Rhederhaftung zu Grunde liegt, und die auf folgender uns schon bekannter Erwägung beruht:[2]) Weil der Rheder ein Dritte gefährdendes Gewerbe betreibt, muss er ohne Rücksicht darauf, ob eigenes Verschulden vorliegt, für die durch diesen Betrieb dritten Personen erwachsenden Nachteile aufkommen, wenn sie durch das Verschulden irgend einer Person entstehen, die er zur Bedienung seines Betriebes nötig hat. Diese Erwägung hat das Reichsgericht namentlich in den Entscheidungen vom 26. April 1884 (B. 13 N. 29) und vom 21. Dezember 1887 (B. 20 N. 16) ausgesprochen.[3]) Es rechnet demnach zu den übrigen auf dem Schiffe angestellten Personen „ausser dem Schiffer und der eigentlichen Schiffsmannschaft im engeren Sinne auch alle sonstigen zu Schiffszwecken von dem Rheder oder Führer des Schiffes verwendeten Personen.“[4])

[1]) Boyens-Lewis S. 154. — Derselbe bei Goldschmidt S. 59. — Gareis-Fuchsberger S. 898. Anmerkung 39. — Makower-Löwe II S. 9. (Im Anschluss an das Reichsgericht.) — Linde S. 34.

[2]) Vgl. S. 9.

[3]) Die anderen Entscheidungen werden wir bei der Besprechung der einzelnen hierher gehörigen Personen erwähnen.

[4]) RG B. 20 S. 86.

In der Definition des Reichsgerichts vermissen wir einen Hinweis darauf, dass die betreffenden Personen ihre Thätigkeit auf dem Schiffe ausüben müssen. Das Reichsgericht glaubt jedoch hierauf deshalb kein Gewicht legen zu sollen, weil aus der ratio legis eine solche Beschränkung nicht hervorgehe. Hiergegen ist zu erwidern, dass das Reichsgericht augenscheinlich das Wesen der ratio legis verkannt hat. Unter ihr versteht man den Zweck, welchen der Gesetzgeber mit einer bestimmten Norm verbindet. Sie kann nur dazu dienen, in Fällen, wo die Worte des Gesetzes mit dem Willen des Gesetzgebers nicht übereinstimmen, indem sie mehr oder weniger besagen, als es den Anschein hat, zum Ausdruck zu bringen, was der Gesetzgeber gewollt, aber nicht gesagt hat. Hat er aber positiv ein Erfordernis für die Anwendung einer Norm aufgestellt, so darf die ratio legis nicht dazu benutzt werden, dies wegzudeuten. Daher ist die Bezeichnung „auf dem Schiffe" für unsere Definition ganz unentbehrlich.

Da man annehmen kann, dass in unserer Schiffahrtsgesetzgebung der Begriff der Schiffsbesatzung einheitlich behandelt ist[1]), so dürfen wir wohl zur Auslegung des § 481 HGB. das Binnenschiffahrtsgesetz vom 15. Juni 1895 zu Hilfe nehmen. Hier heisst es in § 3 Abs. 2:

> „Zur Schiffsbesatzung gehören der Schiffer, die Schiffsmannschaft und alle übrigen auf dem Schiff angestellten Personen mit Ausnahme des Zwangslootsen."

Hieraus geht deutlich hervor, dass nicht nur dauernd angestellte Personen zur Schiffsbesatzung zu rechnen sind, denn dadurch, dass diese Bestimmung den Zwangslootsen von der Besatzung besonders ausnimmt, erklärt sie den freiwillig angenommenen Lootsen für dazu gehörig. Der ist aber nur vorübergehend auf dem Schiff thätig.

Im einzelnen fallen nach der von uns vertretenen Meinung unter die dritte Kategorie der Schiffsbesatzung erstens Personen, welche zu nichtseemännischen Dienstverrichtungen dauernd auf dem Schiffe angestellt sind. Wir haben sie bereits oben aufgezählt.[2]) Zweitens Personen, die zu seemännischen Verrichtungen vorübergehend auf dem Schiffe angestellt sind, so der Lootse,[3]) wenn es nicht ein Zwangslootse ist,[4]) Matrosen, die einem in Not befindlichen Schiffe von einem anderen auf kurze Zeit abgegeben

---

[1]) Drucksachen des Reichstages, 9. Leg.-Per. III. Session 1894—1895 S. 40. Vgl. Esch. G. § 3 Abs 1 und § 4 Abs. 1 N. 3

[2]) Vgl. S. 20.

[3]) RG B. 13, N. 29. S. 117. — Seuffert B. 23, N. 252, S. 398; B. 37, N. 58, S. 86; B. 44, N. 39, S. 70. — Bolze B. 5, N. 375; B. 6, N. 304.

[4]) Vgl. S. 52

werden,[1]) ferner „Personen, die in der Zwischenzeit von der Entlassung der bisherigen bis zur Anmusterung einer neuen Mannschaft auf dem Schiffe Dienste verrichten, welche in den Kreis der sonst von Personen der Schiffsmannschaft oder dem Bedienungspersonal der Maschine oder sonstigen ständigen Schiffsangestellten auszuführenden Thätigkeit fallen,“[2]) ebenso die zum Näherholen des Schiffs im Hafen oder zum Vertauen desselben an einer Boje verwendeten Arbeiter.[3]) Nicht dagegen gehört hierher die Besatzung des Schleppers, dessen sich ein anderes Schiff zur Fortbewegung bedient.[4]) Drittens rechnen zu den „übrigen auf dem Schiffe angestellten Personen“ des § 481 HGB. solche, die zu nichtseemännischen Dienstverrichtungen vorübergehend auf dem Schiff angestellt sind, z. B. Personen, welche das Stauen, Beladen und Entlöschen des Schiffs besorgen[5]) oder Reparaturen daran vornehmen, z. B. Zimmerleute. Doch nicht unter allen Umständen gehören die zuletzt genannten Personen zur Schiffsbesatzung, sondern nur, wenn sie der Rheder bezw. Schiffer selbst angenommen hat. In diesem Falle stehen sie unter der unmittelbaren Aufsicht des Schiffers, und der Rheder hat infolgedessen für ihr Verschulden zu haften.[6]) Heutzutage ist es aber nicht mehr üblich, mit solchen Hilfskräften persönlich in Unterhandlung zu treten, namentlich, was die Stauung, Beladung und Entlöschung betrifft. Der Schiffer wendet sich statt dessen an einen Schiffsstauer, d. h. einen besonderen Unternehmer — häufig sind es die Eigentümer von Docks — und schliesst mit ihm einen Werkvertrag, demzufolge er ihm z. B. die gesamte Ausführung der Stauarbeiten überträgt.[7]) Es kommt auch vor, dass die Stauung den Gesetzen des Ladungsorts gemäss besonderen vereidigten Stauern, Zwangsstauer genannt, übertragen werden muss, oder der Befrachter macht aus, er selbst wolle die Schauerleute, d. h. die mit der Stauung betrauten Personen, stellen oder durch eigene Inspektoren beaufsichtigen lassen.[8]) Unter solchen Umständen gehören die Schauerleute nicht zur Besatzung.[9]) Der Unternehmer bezw. die Inspektoren haben für ihr Verschulden aufzu-

[1]) Schaps S. 62, § 2.
[2]) RG B. 13, S. 117.
[3]) RG B. 13, S. 118. Juristische Wochenschrift 1896 S. 705, N. 48.
[4]) Die Verhältnisse der Schleppschiffahrt sollen weiter unten behandelt werden. Vgl. § 6.
[5]) Seuffert B. 44, N. 39.
[6]) Boyens-Lewis S. 159.
[7]) Boyens bei Goldschmidt S. 68.
[8]) Boyens-Lewis S. 336.
[9]) So auch die Entscheidung des Oberlandesgerichts Hamburg vom 16. Juni 1887 (Goldschmidt B. 36, S. 276, N. 261). Das Reichsgericht hat sich über diese Frage noch nicht geäussert.

kommen und zwar nach § 831 BGB.[1]) Trotzdem ist der Schiffer nicht jeder Verantwortung überhoben, denn nach § 514 HGB. hat er, selbst wenn die Stauung durch besondere Stauer bewirkt wird, für eine gehörige Ausführung der Arbeiten zu sorgen. Daher ist er verpflichtet, die Unternehmer bezw. Inspektoren bei der Leitung der Stauarbeiten zu überwachen,[2]) so liegt es ihm z. B. ob, sich von der Haltbarkeit der hierbei benutzten Gerätschaften zu überzeugen.[3]) Nur dadurch, dass er in der Ausübung der Kontrolle nachlässig ist und infolgedessen Fehler nicht verhindert, kann er haftbar gemacht werden.[4]) Dagegen hat er, und folglich auch der Rheder, nicht schlechthin für jeden bei der Stauung vorgekommenen Schaden die Verantwortung.

Andererseits wird der Rheder von der Haftpflicht nicht befreit, wenn er eine Person der Schiffsbesatzung den gegen feste Vergütung zum Entlöschen, Stauen etc. angenommenen Hafenarbeitern, sei es auch in ihrem Interesse, zur Verfügung stellt.[5]) So entschied das Reichsgericht folgenden Fall: der Rheder eines Schiffes hatte die Besatzung entlassen und die Löschungsarbeiten Hafenarbeitern übertragen. Man war gerade damit beschäftigt, das Schiff, welches mit dem Vorderteil am Bollwerk lag, auch mit dem Hinterteil näher an dasselbe heranzubringen und benutzte hierzu eine Dampfwinde, deren Bedienung einer vom Rheder zeitweilig mit Schiffsarbeiten beschäftigten Person übertragen war. Durch die Schuld derselben geriet einer der Hafenarbeiter mit dem Arm in das Räderwerk der Winde. Trotzdem die Arbeiter den Angestellten des Rheders zur Erleichterung ihrer Arbeit benutzt hatten, wurde der Rheder für sein Verschulden haftbar gemacht.

Der Begriff „Schiffsbesatzung“ hat zur Voraussetzung, dass die dazu gehörigen Personen der Autorität des Schiffers unterworfen sind.[6]) Deshalb ist das Schiff ohne Besatzung, wenn es sich nicht mehr unter der Aufsicht und Kommandogewalt des Schiffers befindet, sondern zum Zweck einer Ausbesserung anderen Personen, z. B. Werftarbeitern übergeben ist.[7]) Falls also die Werftarbeiter durch ihr Verschulden einen Zusammenstoss mit dem Schiffe herbeiführen, kann der Rheder daraus nicht in Anspruch genommen werden. Gleichgiltig ist hierbei, ob sich die

---

[1]) In England und Frankreich sogar unbeschränkt. (Boyens bei Goldschmidt S. 68.)

[2]) ROH B. 19, N. 78, S. 268.

[3]) RG B. 10, N. 5, S. 20.

[4]) Boyens bei Goldschmidt S. 69.

[5]) RG B. 13, N. 29, S. 118.

[6]) Boyens-Lewis S. 162.

[7]) Boyens bei Goldschmidt S. 70, Anm. 13.

Kollision ereignete, als das Schiff an der Werft lag, oder schon auf dem Wege dorthin.

Wenn sich Berger des Schiffs auf Veranlassung des Rheders bezw. Schiffers bemächtigt haben, so sind sie als Schiffsbesatzung zu betrachten, nicht aber, wenn sie es ohne Auftrag thaten. Ebensowenig rechnen Diebe dazu, die sich in den Besitz des Schiffs setzen,[1]) oder Mitglieder der Besatzung eines feindlichen Kriegsschiffs, mögen sie auch Dienstleistungen auf dem gekaperten Schiff verrichten, denn man kann nicht von einer Ermächtigung hierzu durch den Rheder bezw. Schiffer reden.

Seit dem neuen Handelsgesetzbuch hat der Kreis derjenigen Personen, für deren Verschulden der Rheder haftet, eine Ausdehnung erfahren. Während bisher die Seerechtsnormen nur auf die zum Erwerb durch Seefahrt benutzten Schiffe Anwendung fanden, gelten jetzt nach Art. 7 des Einführungsgesetzes zum neuen Handelsgesetzbuch die Bestimmungen über die Haftung des Rheders für das Verschulden einer Person der Schiffsbesatzung und über die Haftung im Falle des Zusammenstosses von Schiffen auch für solche Fahrzeuge, deren Verwendung zur Seefahrt nicht des Erwerbes wegen erfolgt. Dazu gehören unter anderen die Vergnügungszwecken dienenden, ferner die zu wissenschaftlichen Expeditionen ausgerüsteten, sowie alle staatlichen Schiffe, also Kriegsschiffe, Polizeidampfer und Zollkutter. Demgemäss würde der Eigentümer[2]) einer Segelyacht, der bei der Regatta einem Freunde auf einen Augenblick die Führung des Schiffes überliesse, dafür aufkommen müssen, wenn dieser hierbei einen Zusammenstoss schuldhafter Weise herbeiführte. Aehnliches gilt von dem Leiter einer Nordpolexpedition, von den im Schiffsdienst verwendeten Seesoldaten und von den Beamten an Bord eines Polizeidampfers.

Darüber, ob sich ein Anspruch gegen den Staat aus seiner Haftpflicht als Eigentümer eines Kriegsschiffs etc. vollkommen wird durchführen lassen, bestehen Meinungsverschiedenheiten. Pappenheim hält es nicht für möglich.[3]) Er geht davon aus, dass es zur Zwangsvollstreckung in das Kriegsschiff kommen müsste, wenn der Staat sich zu zahlen weigerte. Diese Zwangsvollstreckung würde, weil Kriegsschiffe nicht der Eintragung in das Schiffsregister unterliegen, durch Pfändung, d. h. Inbesitznahme seitens des Gerichtsvollziehers, bewirkt werden. Schliesslich müsste man zur öffentlichen Versteigerung schreiten. Da die

[1]) Fuchsberger-Gareis S. 1122. — Entscheidung des Landgerichts Hamburg vom 21. Juli 1885 (Goldschmidt B. 36, S. 291, N. 310).

[2]) Rheder kann man ihn ja nicht nennen, weil man hierunter nach § 484 HGB. den Eigentümer eines ihm zum Erwerbe durch Seefahrt dienenden Schiffes versteht.

[3]) Pappenheim S. 374, Anm. 73.

Haftung des Staates diese ganz undenkbaren Konsequenzen ergeben würde, glaubt sie Pappenheim überhaupt verneinen zu müssen. Hiergegen macht Boyens geltend,[1]) eine Zwangsvollstreckung könne nicht in das Kriegsschiff erfolgen, da die Zwangsvollstreckung wegen Geldforderungen gegen den Fiskus regelmässig im Berichtsverfahren erledigt werde, vielmehr verwandele sich der Schadensanspruch analog dem aus § 774[2]) in einen persönlichen von gleicher Höhe.

Darin ist Pappenheim sowie Boyens Recht zu geben, dass eine Zwangsvollstreckung in das Kriegsschiff völlig ausgeschlossen ist. Daraus braucht jedoch noch nicht ein Fehlen jeder Haftung des Staates gefolgert zu werden, was namentlich einem solchen Schuldner wie dem Staate gegenüber unangebracht wäre. Man kann daher eine Vollstreckung nach Art der von Boyens angeführten für vollkommen hinreichend zur Durchführung des Anspruches halten.

§ 6.

Von verschiedenen Seiten ist die Behauptung aufgestellt worden, auch die Besatzung des Schleppers, welcher ein anderes Schiff bugsiert, sei zur Besatzung dieses Schiffes zu rechnen, und zwar stützte man sich hierbei namentlich auf die Reichsgerichtsentscheidung B. 20, N. 16.[3])

Eine solche Auffassung glauben wir nicht billigen zu dürfen, denn dem widerspricht einmal das Handelsgesetzbuch, dann aber auch die genannte Reichsgerichtsentscheidung. Beschäftigen wir uns zuerst mit dieser.

Nach der Definition der Schiffsbesatzung, wie sie das Reichsgericht giebt, wäre allerdings die Annahme, dass die Schlepperbesatzung einen Teil der Besatzung des geschleppten Schiffes bilde, berechtigt, denn die genannte Definition macht, wie bereits bemerkt wurde, die Zugehörigkeit zur Schiffsbesatzung durchaus nicht davon abhängig, dass die Dienstleistungen der betreffenden Person auf dem Schiff verrichtet werden, und dies begründet das Reichsgericht mit der ratio legis.[4])

Mit den genannten Ausführungen stehen aber folgende Worte der Entscheidung im Widerspruch. „Mögen nun auch die Verfasser des Gesetzes hierbei den Fall, dass das Schiff sich

---

[1]) Boyens bei Goldschmidt S. 64.

[2]) Hiernach wird der Rheder den Schiffsgläubigern gegenüber bis zu einem entsprechenden Betrage persönlich verpflichtet, wenn er das Schiff zu einer neuen Reise hinaussendet.

[3]) Makower-Löwe II S. 9. — Schaps S. 70, § 2. — Fuchsberger-Gareis S. 898, Anm. 39, Abs. 2.

[4]) Vgl. S. 29.

in seiner Fortbewegung nicht der eigenen Segel- oder Maschinenkraft bedient, sondern dazu die Dienste eines Schleppschiffs benutzt, nicht gedacht haben, so führt die Analogie des Gesetzes doch dahin, den Rheder im Sinne des Art. 451, 736 HGB. auch für Versehen von Personen der Besatzung dieses Schleppschiffes für haftbar zu erachten und die Besatzung desselben insoweit als zur Besatzung des geschleppten Schiffes selbst gehörend anzusehen."[1])

Eine zweifache Bedeutung kann diese Stelle haben. Entweder es geht hieraus die Thatsache hervor, dass nach der Meinung des Reichsgerichts der im Handelsgesetzbuch § 481 aufgestellte Begriff der Schiffsbesatzung nicht einheitlich für das ganze Gesetz geregelt ist; dann zählt die Besatzung des Schleppers, soweit es sich um die Haftung des Rheders für den durch Verschulden einer Person der Schiffsbesatzung, besonders im Falle eines Schiffszusammenstosses, angerichteten Schaden handelt, zur Besatzung des geschleppten Schiffs; hingegen wo noch sonst die Rechtsverhältnisse der Schiffsbesatzung geregelt werden, findet die Besatzung des Schleppers in ihren Beziehungen zu dem geschleppten Schiff keine Berücksichtigung. Die andere Bedeutung der genannten Stelle wäre, das Reichsgericht ist zwar der Ansicht, dass das Handelsgesetzbuch einen einheitlichen Begriff für die Schiffsbesatzung hat aufstellen wollen, aus Rücksichten der Billigkeit und Verkehrssicherheit sehe man sich jedoch genötigt, im Wege der Analogie die Vorschriften über die Rhederhaftung auch auf die Besatzung des Schleppers hinsichtlich ihres Verhältnisses zu dem geschleppten Schiff auszudehnen.

Dass der Begriff der Schiffsbesatzung im Handelsgesetzbuch verschiedene Bedeutung haben sollte, also ein anderer wäre, wenn es sich um die Haftung des Rheders handelt wie da, wo von der Verteilung des Berge- oder Hülfslohns die Rede ist, wird mit Recht allgemein abgelehnt. Schon die Stellung des den Begriff erklärenden § 481 unter den allgemeinen Vorschriften genügte, um eine solche Auffassung zu widerlegen.[2]) Folglich kann die genannte Stelle nur darauf hindeuten, dass der Rheder des bugsierten Schiffs durch analoge Anwendung des § 485 für das Verschulden der Besatzung vom Schlepper aufzukommen hat.[3])

Eine dritte Möglichkeit, die darauf hinzielt, unter Festhaltung an der Begriffseinheit des Wortes die Besatzung des Schleppers in jeder Beziehung der des geschleppten Schiffs zuzuzählen, kann das Reichsgericht nicht im Auge gehabt haben.

---

[1]) RG B. 20, N. 16 S. 86.

[2]) Boyens bei Goldschmidt S. 62. — Pappenheim S. 347.

[3]) Boyens bei Goldschmidt S. 59.

Das ergiebt sich schon aus der Hinzufügung des Wortes „insoweit", denn sonst hätte es weggelassen werden müssen.

Obgleich aus der genannten Reichsgerichtsentscheidung deutlich hervorgeht, dass das Reichsgericht auf die Besatzung des Schleppers den § 485 analog anwenden will, so können wir doch nicht umhin, sein Verfahren als ein höchst bedenkliches zu bezeichnen, weil es gleichzeitig die Haftung des Rheders für die Schlepperbesatzung aus der Interpretation des § 481 herzuleiten sucht. Hierdurch richtet es nur Verwirrung an, denn ein Nebeneinanderbestehen beider Auffassungen ist nicht möglich. Die Konsequenzen sind ja verschieden, je nachdem man sich der einen oder der anderen anschliesst. Spricht das Reichsgericht aber die Ueberzeugung aus, dass die Besatzung des Schleppers auf Grund einer Interpretation des § 481 zur Besatzung des geschleppten Schiffs gerechnet werden muss, dann hat es garnicht nötig, die Analogie zu Hülfe zu nehmen, um eine Haftpflicht des Rheders für sie zu statuieren.

Auch unsere Ansicht geht dahin, dass die Normen über die Haftung des Rheders für Verschulden der Schiffsbesatzung entsprechend auf die Besatzung des Schleppschiffs anzuwenden sind, denn die Voraussetzung der Analogie, die Gleichheit des Grundes, dürfte nirgends besser gegeben sein als hier. Dagegen ist nicht die Schlepperbesatzung als Teil der Besatzung des geschleppten Schiffs zu betrachten, sei es in jeder Beziehung, sei es auch nur in Hinsicht auf die Haftung des Rheders, denn das duldet das Handelsgesetzbuch nicht.

Darauf, dass es undenkbar ist, der Schiffsbesatzung im Handelsgesetzbuch zwei verschiedene Bedeutungen beizulegen, haben wir bereits durch Bezugnahme auf die Stellung des § 481 in den allgemeinen Vorschriften hingewiesen.[1])

Gegen die Annahme, die Schlepperbesatzung sei überhaupt zur Besatzung des geschleppten Schiffs zu rechnen, spricht einerseits der im § 481 enthaltene Ausdruck „auf dem Schiffe", der sich, wie oben erwähnt ist, nicht durch die ratio legis wegbringen lässt,[2]) andererseits der Umstand, dass dies zu sonderbaren Konsequenzen hinsichtlich der Anwendung auf die sonstigen Bestimmungen über die Schiffsbesatzung im Handelsgesetzbuch führen würde. So wird man z. B. die Eintragung sämtlicher Mitglieder der Schlepperbesatzung in das Schiffstagebuch des geschleppten Schiffs für überflüssig halten.[3]) Ferner wäre es unbillig, wollte man der Schlepperbesatzung, die sich an der

[1]) Vergl. S. 34.
[2]) Vergl. S. 29.
[3]) HGB. § 520.

Bergung beteiligt hat, einen Anspruch auf Bergelohn versagen,[1]) und so auch bei den anderen Bestimmungen über die Schiffsbesatzung.

Wenn die ratio legis immerhin eine Haftpflicht des Rheders für alle in seinem Dienste verwendeten Personen befürwortet, so stehen ihr doch hinsichtlich der Haftung für das Verschulden der Schlepperbesatzung wiederum in mancher Beziehung andere Gründe entgegen, welche sie verneinen, und diese Gründe beruhen auf den eigenartigen Verhältnissen der Schleppschiffahrt. Es wird im einzelnen Falle unsere Aufgabe sein, beide Arten von Gründen gegen einander abzuwägen und danach zu entscheiden, ob die ratio legis Berücksichtigung finden soll oder nicht. Daneben wird den Gegenstand unserer Untersuchung die Frage bilden, ob die Haftung des Rheders vom Schleppschiff auch für das Verschulden der Besatzung vom geschleppten Schiff in Betracht kommt.

Auf zwei Arten wird das Schleppen des Schiffs bewerkstelligt, entweder in der Weise, dass das zu schleppende Schiff die Leitung des Schleppzuges übernimmt, oder aber, dass es sie dem Schleppschiff überlässt. Die erste Art des Bugsierens ist üblich, wenn nur ein Schiff geschleppt wird und kommt mehr bei der Seeschiffahrt vor. Die zweite Art wählt man meist da, wo mehrere Schiffe geschleppt werden müssen. Deshalb findet sie sich häufiger bei der Binnenschiffahrt; doch wendet man sie auch im Seeverkehr an, nämlich soweit es sich um die Küstenschiffahrt handelt.[2])

Betrachten wir zuerst den Fall, wo sich ein Schiffszusammenstoss mit einem Schleppzug ereignet, dessen Leitung in den Händen des Schiffers vom bugsierten Schiffe liegt. Wird der Zusammenstoss durch das Verschulden einer Person der Besatzung vom Schlepper herbeigeführt, so hat der Rheder des geschleppten Schiffs den dadurch einem Dritten zugefügten Schaden zu ersetzen.[3]) Das Reichsgericht, das sich am 21. Dezember 1887 mit dieser Frage zu beschäftigen hatte, stützte sich bei der Entscheidung auf die englische Auffassung der Sache, wohl in Anbetracht des Umstandes, dass diese Auffassung als die des seemächtigsten Volkes für massgebend angesehen werden dürfte. Demgemäss erblickte das Reichsgericht in dem Schlepper (tug) einen Gehülfen (servant) des bugsierten Schiffs (tow) und nahm an, dass man beide Schiffe gewissermassen als eins betrachten könnte, bei dem sich die bewegende Kraft (moving power) an Bord des Schleppers, und die Leitung (governing

[1]) HGB. § 740 Abs. 3.
[2]) Boyens bei Goldschmidt S. 74, 75.
[3]) RG B. 20. N. 16.

power) an Bord des geschleppten Schiffs befände. Das geschleppte Schiff habe sich also „in seinem bezw. des Rheders Interesse der bewegenden Kraft des Schleppers bedient und damit freiwillig der eigenen freien Bewegung entsagt, um mit dem Schlepper einen Schleppzug zu bilden“ . . . . Es liege nun gar kein Grund vor, „ihn (d. h. den Rheder des geschleppten Schiffs) von dieser Haftung als befreit anzusehen, wenn er und sein Vertreter, der Schiffer, unter gänzlicher oder doch teilweiser Aufgabe der an sich der eigenen Schiffsbesatzung obliegenden nautischen Handhabungen des Schiffes es vorzieht, den Kreis seiner Bediensteten dadurch zu erweitern, dass er sich zur Fortbewegung eines zweiten Fahrzeuges und der auf diesem angestellten Personen bedient.“

Die hier angeführten Entscheidungsgründe des Reichsgerichts finden sich auch in den meisten die Schleppschiffahrt betreffenden Urteilen anderer Gerichte, sei es, dass diese Urteile bereits vor dem des Reichsgerichts ergangen waren, sei es, dass sie erst später gefällt wurden.[1]) Die Gerichte liessen sich sämtlich durch die englische Rechtsprechung beeinflussen, und namentlich beherrschte das hier aufgestellte Prinzip, der Schlepper und das geschleppte Fahrzeug seien als ein einziges Schiff anzusehen, unsere Praxis vollständig. Unerbittlich führte man es durch und nahm weder Rücksicht darauf, auf welchem Schiff sich die Leitung befand, noch dachte man an eine andere Beurteilung der Sachlage, wenn das geschleppte Schiff den Zusammenstoss herbeigeführt hatte, und nun die Haftpflicht des Rheders vom Schlepper in Erwägung gezogen wurde. So entschied das Oberlandesgericht Hamburg am 7. Januar 1887:[2]) „Die an und für sich getrennten Besatzungen des schleppenden und des geschleppten Schiffes bilden zusammen die Besatzung des Schleppzuges, und es hat deshalb sowohl der Schlepper wie das geschleppte Schiff für das Verschulden des einen wie des anderen an einer Kollision aufzukommen“.

Die Einseitigkeit in der Behandlung aller Schleppzüge beruhte zum grossen Teil darauf, dass man dem geschleppten Schiff gewissermassen einen Vorwurf daraus machte, dass es sich der bewegenden Kraft des Schleppers bedient hatte. Aber man darf doch, wenn man dem Schiff, das sich schleppen lässt, in der Haftung für die Schlepperbesatzung gleichsam eine Strafe für seine Trägheit auferlegt, nicht nur an solche Schiffer denken,

---

[1]) So die Urteile des hanseatischen Oberlandesgerichts vom 19. März 1886 (Hanseatische Gerichtszeitung von 1886 N. 33) und vom 18. Februar 1887 (Hanseatische Gerichtszeitung von 1887 N. 16).

[2]) Goldschmidt, Band 36, S. 291, N. 308.

welche ihr Schiff lediglich zu ihrer Bequemlichkeit ins Schlepptau nehmen lassen. In der Mehrzahl der Fälle ist es aus Gründen der Verkehrssicherheit geradezu geboten, dass die schwerfälligen Fahrzeuge, besonders wenn es mehrere sind, geschleppt werden, damit sie nicht bei ihrer Manövrierunfähigkeit mit den begegnenden Schiffen zusammenstossen.[1])

Jedenfalls sind die Verhältnisse beim Schleppen in ihren Einzelheiten derartig verschieden, dass man bei der Beurteilung der Frage, ob der Rheder des einen Schiffs für das Verschulden von Personen des anderen haftbar zu machen ist, nicht einer bestimmten Norm folgen kann, wie dies das englische Seerecht thut,[2]) sondern den einzelnen Umständen des vorliegenden Falls Rechnung tragen muss. Auch das Reichsgericht hat, wie es später erklärte,[3]) mit der Entscheidung vom 21. Dezember 1887 nicht etwa eine für alle Arten des Bugsierens giltige Bestimmung treffen wollen, sondern beabsichtigte nur eine Regelung des konkreten Falls. Auf diesen bezog sich allein der Grundsatz von der nautischen Einheit des Schleppzuges.[4])

Wenn man auch im allgemeinen den Grundsatz aufstellen kann, dass im Falle, wo das bugsierte Schiff die Leitung hat, dessen Rheder haftet, falls der Zusammenstoss durch die Schuld der Besatzung vom Schlepper herbeigeführt wurde, so ist diese Haftpflicht stets zu verneinen, sobald das schuldhafte Verhalten der Schlepperbesatzung, welches die Kollision verursachte, nur auf die besondere Navigation des Schleppers eingewirkt hat,[5]) oder der Zusammenstoss in Ausführung der eigenen Dienstverrichtungen des Schleppers herbeigeführt ist.[6]) Denn in diesen Fällen kommt letzterer ja nicht in seiner Eigenschaft als Gehilfe des geschleppten Schiffs in Betracht. Falls daher das Schleppschiff im Hafen beim Kohleneinnehmen mit einem anderen Schiff kollidiert, wird der Rheder des bugsierten Schiffs dafür nicht haftbar gemacht.

Es fragt sich nun, ob auch der Rheder des Schleppschiffs

[1]) Boyens bei Goldschmidt S. 85.

[2]) Jetzt neigt sich die englische Praxis einer anderen Ansicht zu. Vgl. S. 45.

[3]) RG B. 46, N. 11, S. 42.

[4]) Anzuerkennen ist die Fassung, wie sie das Landgericht Hamburg in der Entscheidung vom 30. September 1884 gewählt hat: „Es erscheint richtig, die Verantwortung für die Massnahmen des Bugsierschiffs, sofern dasselbe lediglich als ein den vom geschleppten Schiff ausgehenden Anordnungen unterliegender Gehülfe des bugsierten Schiffes anzusehen ist, der Rhederei des bugsierten Schiffes aufzuerlegen". Goldschmidt Band 36, S. 291, N. 309.

[5]) Boyens bei Goldschmidt S. 78.

[6]) Vgl. § 8.

für den durch Verschulden der Besatzung vom geschleppten Schiff herbeigeführten Zusammenstoss verantwortlich gemacht werden kann. Da die Gründe, welche beim umgekehrten Verhältnis eine Haftung des Rheders für die Besatzung des anderen Schiffs bedingen, z. B. dass sich das für die Haftung in Betracht kommende Schiff der bewegenden Kraft des anderen bedient hat, hier wegfallen, so dürfen wir wohl die Frage im allgemeinen verneinen. Dass jemand für seinen Gehilfen haftet, ist wohl erklärlich, aber nicht der umgekehrte Fall.[1]) Eine Ausnahme findet statt, wenn der Schiffer des geschleppten Schiffs die Schuld an einem Zusammenstoss trägt, der durch das Schleppschiff erfolgt. An sich liegt nämlich auf dem Schleppschiff die besondere Navigation in den Händen von dessen Schiffer. Insoweit es aber für die Leitung des ganzen Schleppzuges erforderlich ist, hat er sie an den Schiffer des geschleppten Schiffs abgetreten. Wenn nun das Schleppschiff mit einem dritten Schiff kollidiert, und hierbei den leitenden Schiffer in Ausübung der ihm vom anderen übertragenen Funktionen eine Schuld trifft, so haftet der Rheder des Bugsierschiffs, denn der Schiffer des bugsierten Schiffs ist insoweit, als er in seiner Eigenschaft als Leiter des ganzen Schleppzuges gleichzeitig die besondere Navigation des Schleppers beeinflusst, wie ein Mitglied von dessen Besatzung zu behandeln und macht, wenn der Schlepper mit einem dritten Schiff durch seine Schuld zusammenstösst, den Rheder des ersteren verantwortlich.[2])

In der Betrachtung des Verhältnisses zwischen Schlepper und bugsiertem Schiff beim Schleppzug, wo die Leitung in den Händen des Schleppers liegt, werden wir, da solche Schleppzüge in der Binnenschiffahrt die Regel sind, wesentlich durch die Bestimmungen des Binnenschiffahrtsgesetzes unterstützt. Zur Heranziehung dieses Gesetzes sind wir aber insofern berechtigt, als dasselbe mit dem Handelsgesetzbuch bezüglich der Haftung für ein Verschulden von Personen der Schiffsbesatzung übereinstimmt,[3]) mithin die Vermutung besteht, dass dies auch bei dem entsprechend zu behandelnden Verschulden von Personen der Schlepperbesatzung der Fall sein wird.

§ 4, Abs. 3 des Binnenschiffahrtsgesetzes besagt:

„Sind mehrere Schiffe in einem Schleppzuge vereinigt, so erstreckt sich die Haftung nur auf dasjenige Schiff, welches den Schaden verursacht hat etc.“

---

[1]) Entscheidung des Reichsgerichts vom 1. April 1896. (Hanseatische Gerichtszeitung von 1896, N. 33, S. 196.)

[2]) Boyens bei Goldschmidt S. 77.

[3]) RG B. 46, N. 11, S. 42.

Der Ausdruck „dasjenige Schiff, welches den Schaden verursacht hat", erinnert an die deutsch-rechtliche Auffassung von der Sachhaftung.[1]) Der Kürze wegen gebrauchen wir ihn wohl noch heute, aber in einer gesetzlichen Bestimmung dürfte er sich nicht vorfinden. Das hanseatische Oberlandesgericht hielt es infolgedessen für notwendig, ihn dahin auszulegen, dass dasjenige Schiff, dessen Besatzung den Schaden verursacht hat, haften müsse.[2])

Der Regierungsentwurf zum Binnenschiffahrtsgesetz hatte den Grundsatz der nautischen Einheit des Schleppzuges betont, dem setzte jedoch der Reichstag Widerstand entgegen; er erklärte sich vielmehr entsprechend dem Antrag seiner Kommission für die Auffassung, wie sie jetzt dem genannten § 4, Abs. 3 des Binnenschiffahrtsgesetzes zu Grunde liegt.[3]) Der Antrag „wurde mit der Ausführung begründet, dass es notwendig sei, in Bezug auf den Umfang der Haftung des Schleppzuges gesetzlich festzustellen, dass der Schleppzug keineswegs als ein unteilbares Ganze aufzufassen sei. Es könne sowohl der Schleppdampfer allein wie jedes einzelne im Schleppzug hängende Schiff Dritten einen Schaden zufügen".[4])

Das Binnenschiffahrtsgesetz hat den Verkehrsbedürfnissen bezüglich solcher Schleppzüge, bei denen sich die Leitung auf dem schleppenden Schiffe befindet, in hervorragender Weise Rechnung getragen. Namentlich führt seine Anwendung zu einem befriedigenden Ergebnisse für den Fall, wo mehrere Schiffe von einem Dampfer bugsiert werden. Es wäre gänzlich verkehrt, liesse man die Regeln über Schleppfahrten, bei denen der Schiffer des geschleppten Schiffs die Leitung behält, analog auch hier Platz greifen, indem man etwa davon ausgehen wollte, jetzt führte der Schiffer des Schleppers das Kommando, und der Schiffer des geschleppten Fahrzeugs hätte ihm einen Teil seiner Funktionen abgetreten.[5])

Beide Arten des Schleppschiffahrtbetriebes unterscheiden sich in dieser Hinsicht völlig von einander. Hat der Schiffer des geschleppten Fahrzeugs das Kommando behalten, so stellt sich der Schlepper thatsächlich unter seinen Befehl. Demnach muss er den ihm vom anderen Schiff her erteilten Anordnungen unbedingt Folge leisten, sofern sie nicht auf einem Irrtum zu

[1]) Vgl. S. 13.

[2]) Urteil vom 24. November 1899. (Hanseatische Gerichtszeitung von 1900 N. 1, S. 3.)

[3]) Boyens bei Goldschmidt, S. 89.

[4]) Drucksachen des Reichstages, 9. Leg.-Per., III. Session 1894—1895, N. 253, S. 1073.

[5]) Dies Verfahren schlägt dem Prinzip nach Prien ein. (S. 1161.)

beruhen scheinen.[1]) Nehmen wir dagegen an, der Schleppdampfer habe die Leitung des Schleppzuges übernommen, so kann nicht behauptet werden, dass der Schiffer des bugsierten Schiffs unter dem Befehle des anderen Schiffers steht.[2]) Dem letzteren liegt in seiner Eigenschaft als Zugleiter lediglich die Angabe der Geschwindigkeit und die Befolgung der Regeln des Wasserstrassenrechts ob, soweit sie sich auf die Fahrtrichtung des ganzen Schleppzuges beziehen, er muss also dafür sorgen, dass die vorgeschriebene Seite der Wasserstrasse innegehalten und den entgegenkommenden Fahrzeugen ausgewichen wird.[3]) Dagegen die Navigation des geschleppten Fahrzeugs bleibt seinem Schiffer vollständig überlassen. Nicht den geringsten Teil seiner Funktionen tritt dieser an den Schiffer des Schleppschiffs ab. Er richtet sich wohl nach dessen Weisungen, soweit sie mit einer zweckmässigen Leitung seines Schiffs im Einklang stehen, aber von unbedingter Befolgung derselben kann keine Rede sein. Wenn er sie nicht beachtete, so schadete er sich ja selbst, und nur daraus erklärt es sich, dass er ihnen rechtzeitig nachkommt, aber nicht beruht dies auf einer Kommandogewalt des Zugleiters.[4])

Diese Selbständigkeit im Kommando des geschleppten Schiffs ergiebt sich aus den durch den Wechsel der Leitung veränderten Umständen. Geht die Leitung vom geschleppten Schiff aus, so ist es für dessen Schiffer ein Leichtes, den vorgespannten Schleppdampfer zu übersehen. Man darf ihm daher dessen Kommando, soweit es sich auf die von demselben auszuführenden Bewegungen bezieht, unbedenklich anvertrauen. Wenn sich dagegen die Leitung bei dem bugsierenden Schiffe befindet, so kann man von dessen Schiffer keineswegs verlangen,

---

[1]) Boyens bei Goldschmidt, S. 76.

[2]) Boyens ist der Meinung, wenn das bugsierte Schiff die Leitung hat, beruhe die Annahme des Schleppers auf einem Dienstvertrage (a. a. O., S. 76), im anderen Falle auf einem Werkvertrage (S. 82). Unserer Ansicht nach dürfte es beidemal ein Werkvertrag sein. In beiden Fällen hat ja das zu schleppende Schiff ein fertiges Werk zu fordern, nämlich die Geleitung nach einem bestimmten Ort. Nehmen wir im ersten Falle einen Dienstvertrag an, so hätte es den Anschein, als ob der Schlepper sich nur allgemein verpflichtete, Vorspanndienste für eine bestimmte Zeit zu leisten. Demnach müsste er, wenn das andere Schiff, ohne dass vorher davon die Rede gewesen wäre, auf einem Umwege nach seinem Bestimmungsort geschleppt zu werden wünscht, dem Folge leisten, falls nur die vereinbarte Zeit innegehalten würde. Das ist doch nicht gemeint. Es handelt sich beidemal um eine ganz bestimmte Leistung. Dem geschleppten Schiff ist es im ersten Fall nur überlassen die Art der Ausführung des Schleppens anzugeben.

[3]) Boyens bei Goldschmidt, S. 85.

Boyens bei Goldschmidt, S. 83.

dass er, während er die Augen nach vorn richten muss, gleichzeitig nach rückwärts sieht, um die Manöver des angehängten Schiffs zu leiten, z. B. das Abhalten desselben von Untiefen, Bollwerken u. s. w. Er könnte ja auch die Wirkungen seiner Weisungen garnicht verfolgen, um nötigenfalls Gegenbefehle zu treffen. Besteht der Schleppzug vollends aus mehreren Schiffen, so ist dies um so weniger möglich.[1])

Im Hinblick auf diese selbständige Stellung beider Schiffe zu einander erscheint es nur als recht und billig, wenn man den Rheder jedes einzelnen Schiffs allein für den von seiner Besatzung schuldhafter Weise verursachten Zusammenstoss verantwortlich macht.

Es stände daher mit den thatsächlichen Verhältnissen nicht im Einklang, wollte man aus dem Umstande, dass der Schleppdampfer die Leitung hat, folgern, die Besatzung des anderen Schiffs gehöre mit zu der seinigen, und er müsste deshalb für den durch ihr Verschulden herbeigeführten Zusammenstoss haften, wie auch die entgegengesetzte Auffassung zu verwerfen ist, wonach man in dem Schlepper nur den Gehilfen des anderen Schiffs sieht und daraus eine Haftpflicht des letzteren für ihn herleitet.[2])

Im einzelnen ist die Haftpflicht für die beiden Fahrzeuge folgendermassen geregelt: Der Schlepper haftet allein, wenn infolge falscher Leitung des ganzen Schleppzuges ein Schiffszusammenstoss herbeigeführt wird. Gleichgiltig ist hierbei, ob er selbst oder das geschleppte Schiff ihn verursacht, sofern nur nicht dessen Besatzung eine Schuld trifft, z. B. der Schleppdampfer hat sich nicht auf der vorgeschriebenen Seite der Wasserstrasse gehalten, und das bugsierte Schiff stösst infolgedessen mit einem dritten zusammen. Ebenso trägt der Schlepper die Verantwortlichkeit für alle Kollisionen, die durch mangelhafte Erfüllung der eigenen Obliegenheiten veranlasst sind, so wenn er es unterliess, Laternen anzuzünden. Andererseits wird wieder das geschleppte Schiff haftbar gemacht, falls an dem Zusammenstoss die Vernachlässigung der ihm zustehenden Pflichten Schuld ist, z. B. es hat versäumt, die vom leitenden Schiffer angeordneten Rudermanöver auszuführen.[3])

Die Rechtsprechung hat sich nicht von Anfang an dieser Auffassung angeschlossen. Ursprünglich machte sie, wie oben erwähnt wurde,[4]) überhaupt keinen Unterschied darin, ob die Leitung sich an Bord des Schleppers oder des geschleppten

[1]) Boyens bei Goldschmidt, S. 82.
[2]) Vgl. Boyens-Lewis, S. 162, Anm. 10.
[3]) Boyens bei Goldschmidt, S. 85, 86.
[4]) Vgl. S. 37.

Schiffs befand, sondern kam immer wieder darauf zurück, dass das bugsierte Schiff seine Selbständigkeit aufgegeben habe, um mit dem Schlepper einen Schleppzug zu bilden, mithin müsse jedes Schiff auch für das Verschulden von Personen der Besatzung des anderen haften. Es war daher auch begreiflich, wenn man den Bestrebungen des Binnenschiffahrtsgesetzes, den bestehenden Zustand abzuändern, Widerstand entgegensetzte. Freilich ganz konnte man den § 4, Abs. 3 nicht übergehen; so argumentierte man denn: an sich billige das Binnenschiffahrtsgesetz den Grundsatz von der nautischen Einheit des Schleppzuges, § 4, Abs. 3 mache hiervon nur insoweit eine Ausnahme, als ein Schiff des Schleppzuges durch sein Verschulden den Zusammenstoss herbeigeführt hat. Sei dagegen von dem nicht zum Schleppzuge gehörigen Schiff die Kollision schuldhafter Weise verursacht worden, so griffen wieder die Bestimmungen Platz, wonach die Besatzungen beider Schiffe als eine zu betrachten seien. Dies wird namentlich wichtig, wenn einen Teil des Schleppzuges eine Mitschuld traf, denn dann konnte der andere keine Ansprüche erheben.[1])

Bei dieser Auslegung hat man sich lediglich an den Wortlaut des Gesetzes gehalten, ohne den ihm innewohnenden Sinn zu erforschen.

Erst einer neueren Entscheidung des Reichsgerichts war es vorbehalten, die irrige Meinung, der Schleppzug bilde grundsätzlich eine Einheit, zu widerlegen[2]) und speziell für den Fall, wo sich die Leitung beim Schlepper befindet, durch Interpretation des § 4, Abs. 3 des Binnenschiffahrtsgesetzes festzustellen, „dass kein Schiff (des Schleppzuges) haftbar gemacht werden soll für einen Schaden, der nicht durch eine Person seiner Besatzung verursacht ist“,[3]) was der von uns vertretenen Meinung entspricht.

Wenn es sich auch bei Schleppzügen, wo das Bugsierschiff die Leitung hat, aus den angeführten Gründen empfiehlt, den Schiffer vom angehängten Fahrzeug dem Befehl des Schiffers vom Schleppschiff nicht zu unterstellen, so kommt es doch vor, dass sich dieser die Abtretung des Kommandos über das geschleppte Schiff ausdrücklich zur Bedingung macht. Das wird allerdings nur dann der Fall sein können, wenn die Entfernung zwischen beiden Fahrzeugen eine sehr geringe ist, sonst wäre es ja dem leitenden Schiffer gänzlich unmöglich, das angehängte Schiff zu übersehen, was übrigens unter allen Umständen grosse

---

[1]) Urteil des hanseatischen Oberlandesgerichts vom 11. Oktober 1897. (Hanseatische Gerichtszeitung v. 1897, N. 104.)

[2]) RG B. 46, N. 11, S. 42. Vgl. S. 38.

[3]) RG B. 46, N. 11, S. 42.

Schwierigkeiten bereitet.[1]) Erteilt er nun in einem solchen Falle ein Kommando, welches die besonderen Manöver des geschleppten Schiffs betrifft, so thut er es als zeitweiser Führer des Schiffs und macht dessen Rheder durch sein Verschulden infolgedessen haftbar. In einem vom Reichsgericht entschiedenen Fall handelte es sich um einen aus mehr wie zwei Fahrzeugen bestehenden Schleppzug.[2]) Kurz vor Beendigung der Fahrt befahl der leitende Schiffer der Besatzung des einen angehängten Schiffs, die Schlepptrosse vorn loszuwerfen, und diesem Befehl wurde Folge geleistet. Der Schiffer hatte aber nicht beachtet, dass das Schiff von dem nächstfolgenden noch nicht losgelöst war. Daher kam es mit dem Vorderteil in Bewegung und beschädigte einen daneben liegenden Kahn. Dessen Eigentümer verlangte von dem Rheder des beschädigenden Schiffs Schadenersatz und erzielte auch ein obsiegendes Urteil.

Unter Umständen wird sich das Schleppen eines Schiffs nicht anders ermöglichen lassen, als dass sich der Schiffer des Schleppers die Befehlsgewalt über dasselbe abtreten lässt. So wird man vor allen Dingen diese Art des Bugsierens in dem Falle wählen, wo das geschleppte Schiff manövrierunfähig ist, denn hier dürfte eine Einheitlichkeit im Kommando dringend geboten sein. Handelt es sich um ein Schiff, das deshalb manövrierunfähig ist, weil es sich im Bau befindet, so hat dies zwar noch keinen Rheder, für die Haftung kommt aber nach § 7 des Einführungsgesetzes zum neuen Handelsgesetzbuch der Schiffsbaumeister in Betracht.[3])

Für den durch Kollision mit einem unbemannten Wrack angerichteten Schaden wird nur dessen Schlepper in Anspruch genommen, denn die Frage, ob sein Eigentümer haften soll, ist hier deshalb erst garnicht in Erwägung zu ziehen, weil seine Besatzung das Wrack verlassen hat, folglich der Schiffer des Schleppers, da sie seiner Befehlsgewalt nicht unterworfen ist, nicht als zeitweiser Kommandoinhaber auf dem Wrack gilt.[4])

Eine ähnliche Behandlung der Schleppschiffahrtsverhältnisse wie bei uns findet sich auch in den meisten ausländischen Seerechten. So lässt das portugiesische Handelsgesetzbuch von 1887 in Art. 492, N. 3[5]) an sich den Rheder für Schäden haften, die

[1]) Vgl. Boyens bei Goldschmidt, S. 97.
[2]) RG B. 46, N. 11, S. 42.
[3]) Vgl. S. 32. — Boyens (bei Goldschmidt S. 98, Anm. 32) meint Art. 7 träfe hier nicht zu, weil keine Verwendung zur Seefahrt stattfände.
[4]) Boyens bei Goldschmidt a. a. O.
[5]) Boyens-Lewis S. 160, Anm. 7. — Derselbe bei Goldschmidt, S. 87, Anm. 26 am Ende.

während und bei Gelegenheit einer Schleppfahrt entstehen. Doch wird er von der Verantwortung befreit, „wenn bei naturgemässer Art des Bugsierens die Leitung des Fahrzeugs ausschliesslich sich in den Händen des Kapitäns des Schleppers befindet. In diesem Falle ist der Rheder nur haftbar für Fehler des Führers und der Mannschaft seines Fahrzeugs".

Das englische Seerecht sah in den Fahrzeugen, aus welchen der Schleppzug besteht, ursprünglich für alle Fälle eine Einheit und liess deshalb jeden Rheder auch für den durch Personen der Besatzung vom anderen Schiff verschuldeten Zusammenstoss haften.[1]) Die neuere Rechtsprechung nähert sich unserer Auffassung, denn für den Fall, dass der Schlepper die Leitung hat, ist kein Rheder für das Verschulden der Besatzung vom anderen Schiffe haftbar.[2]) Der englischen Praxis schliesst sich die amerikanische und belgische im allgemeinen an.[3])

Dagegen behandelte das französische Seerecht von jeher beide Schiffe vollkommen getrennt und liess daher den Rheder des Schleppers für die durch Personen seiner Besatzung verursachte Kollision allein haften, auch wenn die Leitung des Schleppzuges bei dem bugsierten Schiffe war. Nur machte es, falls sie sich in den Händen des Schiffers vom Schleppschiff befand, dessen Rheder für den durch die mangelhafte Führung des Schleppzuges angerichteten Schaden verantwortlich. Jetzt hat man sich in Frankreich der englischen Ansicht angeschlossen.[4])

§ 7.

Während der Schlepper das Schiff durch Hingabe einer Fortbewegungskraft unterstützt, leistet ihm der Lootse lediglich persönliche Dienste. Lootsen[5]) sind Personen, deren Gewerbe in der Führung fremder Schiffe durch bestimmte Gewässer besteht.

In seiner Eigenschaft als Mitglied der Schiffsbesatzung nimmt der Lootse dem Schiffer gegenüber eine ganz eigenartige Stellung ein. Sie unterscheidet sich von der der sonstigen Personen der Besatzung zu ihm wesentlich dadurch, dass sie eine selbständigere ist. Der Lootse kann daher viel eher als sie in die Lage kommen, einen Schiffszusammenstoss herbeizuführen. Aus diesem Grunde wird es für uns von Wichtigkeit sein, dass wir uns vorerst mit seiner Stellung dem Schiffer gegenüber beschäftigen.

---

[1]) Ehrenberg S. 227. — Wir kennen diese Auffassung schon aus der früheren deutschen Praxis.
[2]) Boyens-Lewis S. 161. — Derselbe bei Goldschmidt, S. 86, Anm. 26.
[3]) Boyens-Lewis S. 161, Anm. 8. — Derselbe bei Goldschmidt a. a. O.
[4]) Ehrenberg S. 227, 228. — Boyens-Lewis S. 160, Anm. 7.
[5]) franz. lamaneur, engl. pilot.

Das Verhältniss des Lootsen zu den übrigen Personen der Besatzung bietet keine Besonderheiten. Er erscheint ihnen gegenüber wie jedes andere Besatzungsmitglied im Offiziersrange. Wenn also sein Befehl zu dem des Schiffers im Widerspruch steht, muss die Besatzung dem Schiffer gehorchen.[1]) Die Beziehungen des Lootsen zum Schiffer können verschiedenartiger Natur sein. Entweder tritt der Schiffer das Kommando an ihn ab, oder aber er behält es in Händen und bedient sich des Lootsen nur als Ratgeber.[2]) In Frankreich sind die Lootsen allein in der letzteren Art thätig. „Le pilote n'est qu'un conseil, un indicateur, il n'est pas une autorité. Il vient dire au capiteine . . . . Je ne suis qu'une carte marine parlante, qui se rectifie au jour le jour."[3]) Bei uns gilt folgende Bestimmung: Dem Zwangslootsen muss der Schiffer das Kommando überlassen, dem freiwillig angenommenen Lootsen darf er es überlassen.[4]) Hat er den letzteren an Bord, so wird er es gewöhnlich behalten und nur dann aus den Händen geben, wenn wegen der Beschaffenheit des Fahrwassers eine mittelbare Leitung des Schiffs gänzlich unpraktisch wäre.[5])

Nach der Ansicht von Lewis ist dieser als Berater fungierende Lootse überhaupt nicht auf dem Schiffe angestellt, mithin hätte der Rheder für sein Verschulden nicht aufzukommen; eine Haftung des letzteren würde sich vielmehr erst dann ergeben, wenn den Schiffer eine Mitschuld träfe,[6]) indem er ohne nähere Prüfung der Angaben des Lootsen gehandelt hat. Dem dürfte entgegen gehalten werden, dass der Schiffer den Lootsen, indem er sich gegen Entgelt seines Rats in Schiffsangelegenheiten bedient, zu Schiffszwecken verwendet. Folglich gehört er zur Schiffsbesatzung, und der Rheder muss für ihn haften.[7])

Das Verhältnis zwischen dem Schiffer und dem mit der Kommandogewalt betrauten Lootsen ist von zwei Gesichtspunkten aus zu betrachten. Einerseits hat der Lootse dem Schiffer gegenüber eine vollkommen selbständige Stellung inne. Er braucht sich, da er das Kommando hat, in seinen Massnahmen nicht nach dem Schiffer zu richten. Auch untersteht er nicht

---

[1]) Wagner, Handbuch S. 350. Derselbe, Beiträge S. 70.

[2]) Das dem Lootsen durch den Schiffer übertragene Kommando bezieht sich nur auf die Navigation. Die sonstigen Obliegenheiten des Schiffers werden dadurch nicht berührt, er übt sie nach wie vor aus.

[3]) de Courcy II, S. 105, 106.

[4]) Lewis bei Endemann S. 118.

[5]) Boyens-Lewis S. 314.

[6]) Lewis I, S. 184. — Derselbe bei Endemann S. 119. Lewis vergleicht den fehlerhaften Rat des Lootsen mit dem Falle, wo die Seekarten ungenau sind.

[7]) Boyens-Lewis S. 155, Anm. 1 am Ende.

der Disziplinargewalt des Schiffers.[1]) Doch ist andererseits zu bedenken, dass eine unbeschränkte Uebertragung des Kommandos an eine nur zeitweilig an Bord gekommene Person, die mit den besonderen Eigenschaften des Schiffs nicht bekannt ist, wenn auch der Schiffer ihr das notwendigste darüber mitzuteilen hat, die schlimmsten Folgen haben kann. Aus diesem Grunde ist es unumgänglich nötig, dass der Schiffer die Anordnungen des Lootsen überwacht, also gewissermassen die Oberaufsicht über die Leitung des Schiffs führt.[2]) Er hat daher das Recht, aber auch die Pflicht, in die Massregeln des Lootsen einzugreifen, falls er bemerkt, sie seien völlig verkehrt getroffen, z. B. er nimmt wahr, dass der Lootse betrunken ist und infolgedessen einen falschen Kurs hält. Wegen eines kleinen Fehlers, den er begeht, darf er ihm selbstverständlich nicht gleich das Kommando entreissen, sondern hier wird es genügen, dass er ihn auf sein Versehen aufmerksam macht.

Auf alle Fälle lässt sich aber ein Eingreifen des Schiffers in das Manövrieren des Lootsen nur dann rechtfertigen, wenn er „mit Sicherheit annehmen dürfte, dass er Erfolg haben und nicht etwa durch sein Eingreifen die Lage noch verschlimmern würde".[3]) Glaubt der Lootse, ihm geschehe durch den Schiffer Unrecht, dann kann er auf der Ausführung der von ihm getroffenen Befehle beharren, und falls der Schiffer dem immer noch widerspricht, so bleibt es ihm unbenommen, seine Thätigkeit als Lootse einzustellen.[4])

Da, wie aus § 481 HGB. hervorgeht, der Lootse ein Mitglied der Schiffsbesatzung ist, haftet der Rheder für einen durch sein Verschulden herbeigeführten Schiffszusammenstoss. Eine Ausnahme hiervon macht das Handelsgesetzbuch in § 738:

> „Hat sich das Schiff unter der Führung eines Zwangslootsen befunden und haben die zur Schiffsbesatzung gehörigen Personen die ihnen obliegenden Pflichten erfüllt, so ist der Rheder des Schiffes von der Verantwortung für den Schaden frei, welcher durch den von dem Lootsen verschuldeten Zusammenstoss entstanden ist."[5])

---

[1]) Wagner, Beiträge S. 74.

[2]) Boyens-Lewis S. 313. 6. — Wagner, Beiträge, S. 72.

[3]) Urteil des Oberlandesgerichts Hamburg vom 9. April 1886. (Goldschmidt, Band 36, S. 293, N. 313.)

[4]) Wagner, Beiträge, S. 74.

[5]) In Anlehnung an diesen Paragraphen hält es Lamprecht nicht für ausgeschlossen, dass der Rheder für das Verschulden des Lootsen auch dann nicht zu haften braucht, „wenn zwar keine gesetzliche Nötigung zur Annahme des Lootsen bestand dieselbe aber nach den Umständen als durch die Vorsicht geboten erschien" (bei Goldschmidt S. 92, 93.)

Während die Gegner der herrschenden Meinung die Zugehörigkeit der vorübergehend auf dem Schiffe angestellten Personen im allgemeinen auf Grund des § 481 HGB. verneinen, glauben sie sich bezüglich des Lootsen ausserdem noch auf eine andere Bestimmung des Handelsgesetzbuchs berufen zu können, nämlich auf § 754. In diesem Paragraphen sind die Forderungen der Schiffsgläubiger aufgezählt, und zwar stehen in der dritten Ziffer die aus den Dienst- und Heuerverträgen herrührenden Forderungen der Schiffsbesatzung; an vierter Stelle folgen dann erst die Lootsengelder. Daraus, so behauptet man, gehe doch unzweifelhaft hervor, dass die Lootsen nicht zur Schiffsbesatzung gehören, denn sonst hätte man nicht nötig gehabt, sie noch besonders zu erwähnen.[1]) Hierauf ist zu erwidern, dass die Zwangslootsen allerdings nicht zur Schiffsbesatzung zu rechnen sind und deshalb an anderer Stelle berücksichtigt wurden als diese. Da man sie aber bezüglich der Sicherung ihrer Ansprüche nicht schlechter hinstellen wollte als die freiwillig angenommenen Lootsen, so brachte man die letzteren auch in die vierte Ziffer.[2]) Den Beweis für die Richtigkeit unserer Widerlegung liefert das Binnenschiffahrtsgesetz. Aus § 3, Abs. 2 dieses Gesetzes ergiebt sich, dass, wie auch von keiner Seite bezweifelt wird, der freiwillig angenommene Lootse zur Schiffsbesatzung gehört,[3]) und dennoch sind im § 102 die Lootsengelder den Forderungen der Schiffsbesatzung in gleicher Weise wie im Handelsgesetzbuch gegenübergestellt.

Gerade hinsichtlich des freiwillig angenommenen Lootsen sind wir noch viel besser in der Lage als bei den anderen auf dem Schiff vorübergehend angestellten Personen nachzuweisen, dass er zur Schiffsbesatzung gehört. Schon § 738 lässt dies deutlich erkennen, denn sonst hätte der Gesetzgeber hier statt des Worts „Zwangslootse" einfach „Lootse" gesetzt.

Ausserdem spricht auch die Entstehungsgeschichte des § 738 dafür. Art. 418 des preussischen Entwurfs, welcher von der Haftung des Rheders für das Verschulden des Schiffers und der Schiffsmannschaft handelt, enthielt in Abs. 3 die Bestimmung, dass der Schiffer, sobald der Lootse das Schiff betreten hätte, nicht mehr für die Führung des letzteren verantwortlich gemacht

---

Dies lässt sich aber durchaus nicht aus dem § 738 entnehmen, wo doch gerade auf den Ausdruck „Zwangslootse" Gewicht gelegt ist, deshalb dürfte Lamprechts Behauptung zu verwerfen sein.

[1]) Pappenheim S. 351.

[2]) Boyens bei Goldschmidt S. 64.

[3]) Vgl. S. 29.

werden solle.[1]) Die Hamburger Konferenz verwarf diesen Artikel in erster Lesung,[2]) und es wurde der Antrag gestellt, folgenden Wortlaut zu wählen: „Für den durch das Verschulden eines obrigkeitlich bestellten Lootsen, welchen der Schiffer auf Grund einer bestehenden Verordnung oder aus Vorsicht anzunehmen genötigt war, entstandenen Schaden ist weder der Rheder noch der Schiffer verantwortlich.“[3]) Auch dieser Antrag wurde nicht angenommen.[4]) Man beschränkte sich vielmehr darauf, den Art. 593 des preussischen Entwurfs, welcher den Rheder von der Haftung für den bei einer Schiffskollision angerichteten Schaden befreite, wenn ein Lootse die Führung hatte und der Schiffer seinen Pflichten nachgekommen war, dahin zu ändern, dass für den Ausdruck „Lootse“ „Zwangslootse“ gesetzt wurde.[5]) Hieraus ergiebt sich doch ganz deutlich, dass man dem Rheder die Verantwortung für den durch Verschulden eines freiwillig angenommenen Lootsen verursachten Schaden auferlegen wollte.

Darüber nun aber, was unter einem freiwillig angenommenen und unter einem Zwangslootsen zu verstehen ist, giebt das Gesetz keine Auskunft. Dem Wortlaut nach ist ein Zwangslootse ein solcher, zu dessen Annahme für den Schiffer ein Zwang besteht.[6]) Es fragt sich jedoch, welcher Art dieser Zwang sein muss. Die Meinungen sind hier geteilt. Nach der einen — Wagner vertritt sie — genügt schon ein privatrechtlicher Zwang.[7]) Er bedeutet, dass der Rheder verpflichtet ist, das Lootsengeld zu zahlen, ob er den Lootsen annimmt oder nicht. Dieser Zwang richtet sich also *gegen den Rheder*. Die andere Ansicht, namentlich vertreten durch Lewis,[8]) Ehrenberg,[9]) Boyens[10]) u. a.,[11]) und von der Praxis gebilligt,[12]) zieht allein den öffentlichrechtlichen Zwang in Betracht. Ihr zufolge kommt es darauf

[1]) Prot. S. 1783. — Vgl. auch Lewis I S. 182.
[2]) Prot. S. 1786.
[3]) Prot. S. 2027.
[4]) Prot. S. 2034.
[5]) Prot. S. 2793.
[6]) Selbstverständlich gilt er nur auf der Strecke als Zwangslootse, für die er als solcher angestellt ist; darum wird der Rheder nicht von der Haftung befreit, wenn der Lootse auf einer früheren Strecke, die das Schiff zurückgelegt hat, als Zwangslootse fungierte. (Lewis bei Endemann S. 288, Anm. 7.)
[7]) Wagner, Beiträge S. 83 ff.
[8]) Lewis bei Endemann, S. 117, Anm. 1.
[9]) Ehrenberg S. 223.
[10]) Boyens-Lewis S. 156.
[11]) Prot. S. 1784, 2792.
[12]) ROH B. 11, N. 105, S. 332. RG B. 7, N. 8, S. 25, B. 19, N. 2, S. 14. — Oberlandesgericht Hamburg, Urteil vom 9. April 1886. (Goldschmidt, Band 36, S. 292, N. 312.)

an, dass der Zwang durch eine obrigkeitliche Anordnung dem Schiffer gegenüber ausgeübt wird, indem ihm, falls er den Lootsen nicht an Bord nimmt und ihm das Kommando übergiebt, Strafe auferlegt oder die Einfahrt verweigert wird.

Wagner begründet seine Ansicht, dass man nur einen Zwang gegen den Rheder annehmen könne damit, dass § 738 von der Haftung des Rheders handele.[1]) Ausserdem regle das Handelsgesetzbuch wesentlich privatrechtliche Beziehungen, mithin sei der Zwang zur Annahme des Lootsen privatrechtlicher Natur, denn wenn man einen strafrechtlichen Zwang darunter verstände, so wäre eine diesbezügliche Bemerkung nötig gewesen.[2]) Ferner führt Wagner zur Begründung seiner Meinung das englische Seerecht an, demzufolge der Ungehorsam gegen die gesetzliche Bestimmung, einen Lootsen zu nehmen, die Verwirkung des doppelten Lootsengeldes nach sich ziehe. Endlich behauptet Wagner, gehe die Richtigkeit seiner Ansicht aus HGB. § 754, Ziffer 2 und 4 hervor, wonach diejenigen Lootsengelder, welche die Natur öffentlicher Abgaben haben, besser bevorrechtet sein sollen als die übrigen, und unter den ersteren seien doch unzweifelhaft Zwangslootsengelder in seinem Sinn zu verstehen, denn dadurch, dass sie auf jeden Fall gezahlt werden müssten, ob man einen Lootsen an Bord nimmt oder nicht, erhielten diese Gelder die Natur öffentlicher Abgaben.[3])

Gegen Wagners Ansicht spricht schon ganz allein der Umstand, dass von einem Zwange, den Lootsen an Bord zu nehmen, nicht die Rede sein kann, wenn der Schiffer imstande ist, sich durch dieselbe Geldzahlung, die er auch sonst leisten müsste, von seiner Annahme zu befreien. Was Wagners einzelne Gründe betrifft, so ist gegen die Beweisführung, die den Begriff des Zwangslootsen aus § 738 bezw. der privatrechtlichen Natur des Handelsgesetzbuchs zu erklären versucht, wie Lewis mit Recht hervorhebt,[4]) einzuwenden, dass dieser Begriff älter ist als das Handelsgesetzbuch. Dass man in England unter einem Zwangslootsen einen solchen im Sinne von Wagner versteht, soll zugegeben werden,[5]) ist aber für unsere Verhältnisse noch nicht massgebend. Wenn Wagner jedoch, was die letzte seiner Begründungen anlangt, die Zwangslootsengelder zu den öffentlichen Schiffs-, Schiffahrts- und Hafenabgaben des § 754, Ziffer 2 rechnet, so befindet er sich im Irrtum, denn in Ziffer 4 werden

[1]) Wagner, Beiträge S. 84, 85.
[2]) Wagner meint augenscheinlich das Aktienstrafrecht aus HGB. Buch II, Abschnitt III, Titel 6, §§ 312–19.
[3]) Wagner, Beiträge S. 85.
[4]) Lewis bei Endemann S. 117, Anm. 1 am Ende.
[5]) Vgl. auch Boyens-Lewis S. 158, Anm. 3.

nur „Lootsengelder“ erwähnt, nicht aber „Ansprüche der freiwillig angenommenen Lootsen“; darum enthält diese Ziffer auch die Zwangslootsengelder, sie können also nicht zu Ziffer 2 gehören. Sodann ist zu beachten, dass man ursprünglich in dieser Ziffer gerade nur die Zwangslootsengelder im Auge hatte, und lediglich, um die freiwillig angenommenen Lootsen, die schon in Ziffer 3 unter den Ansprüchen der Schiffsbesatzung Berücksichtigung fanden, den anderen gegenüber nicht zu begünstigen, ihre Ansprüche denen der Zwangslootsen hinzufügte.[1])

Trotzdem der Zwangslootse das Kommando an Bord führte und den Schiffszusammenstoss durch sein Verschulden verursachte, trifft den Rheder die Verantwortung dafür doch, wenn die Schiffsbesatzung die ihr obliegenden Pflichten nicht erfüllt hat,[2]) z. B. die Matrosen haben den Befehlen des Zwangslootsen nicht Folge geleistet oder wenigstens nicht in der gehörigen Weise, vielleicht sogar Massregeln ohne Auftrag des Lootsen ausgeführt; oder aber der Schiffer hat unberechtigter Weise Befehle erteilt, welche denen des Lootsen widerstritten und denen die Besatzung ja eher zu gehorchen hat. Jedenfalls muss aber zwischen solchen pflichtwidrigen Handlungen der Schiffsbesatzung und dem Schiffszusammenstoss ein Kausalzusammenhang bestehen.[3])

Andererseits tritt die Befreiung des Rheders von der Haftpflicht auch nur ein, falls die Führung des Schiffs thatsächlich in den Händen des Zwangslootsen lag. Das ist nicht anzunehmen, wenn dieser sich zwar an Bord, aber nicht auf Deck befindet.[4]) Ebensowenig wäre es der Fall, wenn er sich an Bord des dazu gehörigen Schleppers aufhielte.[5]) Denn wie wir oben gezeigt haben,[6]) behält das geschleppte Schiff, obgleich die Führung auf den Schlepper übertragen wird, in gewissem Grade seine Selbständigkeit, und der Zwangslootse ist nicht imstande, von dem Schlepper aus die Bewegungen des geschleppten Schiffs so ausführen zu lassen, als wenn er sich auf diesem befände, „es ist ihm also die Möglichkeit abgeschnitten, auf eine richtige Schiffslootsung und Navigierung einzuwirken.“[7]) Aber auf der anderen Seite kann sich auch der Schlepper nicht darauf berufen, dass die Führung des geschleppten Schiffs in den Händen eines Zwangslootsen liegt, dass er mithin dessen Befehlen Folge zu leisten habe.[8])

---

[1]) Vgl. S. 48.
[2]) HGB. § 738.
[3]) Lewis II S. 138. 2. — Derselbe bei Endemann S. 121. Anm. 15.
[4]) Ehrenberg S. 231.
[5]) Lewis S. 137 unten.
[6]) Vergl. S. 41.
[7]) Entscheidungen des Ober-Seeamtes des Deutschen Reiches Band 4, S. 519.
[8]) Lewis II S. 138. — Die englische Praxis, welche dieselbe An-

Indem das Handelsgesetzbuch den Zwangslootsen in § 738 der Schiffsbesatzung gegenüberstellt, lässt es erkennen, dass es ihn nicht dazu rechnet.[1]) Demnach brauchte der Rheder den durch einen Zwangslootsen angerichteten Schaden auch dann nicht zu ersetzen, wenn er nicht infolge eines Schiffszusammenstosses entstanden ist. Hiermit verträgt sich aber wieder nicht das sich durch die Hervorhebung des Schiffszusammenstosses in § 738 ergebende argumentum e contrario. Denn daraus, dass der Rheder ausdrücklich nur dann von der Verantwortung für die vom Zwangslootsen schuldhafter Weise verursachten Beschädigungen befreit ist, wenn sie infolge einer Schiffskollision entstanden sind, scheint hervorzugehen, dass ihm der Gesetzgeber die Haftung für den sonst durch den Zwangslootsen angerichteten Schaden nicht habe abnehmen wollen.

Eine solche Auffassung steht aber nicht mit dem Prinzip im Einklang, aus welchem das Handelsgesetzbuch die Befreiung des Rheders von der Haftpflicht im Falle des § 738 herleitet. Dieses ging nämlich, als es die Verantwortung des Rheders für den durch Verschulden eines Zwangslootsen herbeigeführten Schiffszusammenstoss verneinte, von folgender Erwägung aus: „Es würde als eine ungerechtfertigte Härte gegen den Rheder erscheinen, wenn er für die Versehen einer Person haften sollte, deren Aufnahme oder Nichtaufnahme und deren Wahl nicht in der Willkür seines Vertreters gestanden, sondern wozu eine höhere Macht denselben gezwungen habe.“[2]) Deshalb sei anzunehmen, dass der Schaden, welchen der Zwangslootse schuldhafter Weise durch Herbeiführung einer Kollision angerichtet habe,

schauung vertritt, führt zur Begründung an, der Umstand, dass der Schlepper den Befehlen des Zwangslootsen vom geschleppten Schiff Folge zu leisten habe, könnte das Rechtsverhältnis zwischen dem Schlepper und dritten Personen nicht berühren. (Voigt bei Goldschmidt S. 346.)

[1]) Lamprecht (bei Goldschmidt S. 91, 92) erklärt diese Gegenüberstellung daraus, dass das Handelsgesetzbuch bei der Beratung des späteren Artikels 740 (§ 738) in erster Lesung noch keine Definition der Schiffsbesatzung enthielt. Damals lautete der Artikel etwa: „Hat sich das Schiff u. s. w. . . . . und haben der Schiffer, die Schiffsmannschaft, sowie die übrigen auf dem Schiffe angestellten Personen die ihnen obliegenden Pflichten erfüllt u. s. w.“ Bei der zweiten Lesung war die Definition bereits in das Gesetz aufgenommen, und nun hiess es kurz „die zur Schiffsbesatzung gehörigen Personen“, wofür richtiger hätte gesagt werden müssen „die übrigen zur Schiffsbesatzung gehörigen Personen.“

Lamprecht ist entgegenzuhalten. Weil der Gesetzgeber nicht die Form wählte „und die übrigen u. s. w.,“ so wollte er gerade den Zwangslootsen nicht zur Schiffsbesatzung rechnen, was sich übrigens auch mit der Fassung des Artikels im Entwurf erster Lesung vollständig vertragen würde.

[2]) Prot. 2792.

infolge von vis maior entstanden sei.[1]) Der Zwangslootse hat jedoch noch andere Aufgaben, als das Schiff vor einem Zusammenstoss zu bewahren, und deshalb muss man, wenn man seine Einsetzung als durch höhere Gewalt erfolgt bezeichnet und demnach die Haftpflicht des Rheders für ihn beim Zusammenstoss verneint, folgerichtig auch jeden sonst von ihm verursachten Schaden für durch vis maior angerichtet erklären.[2])

Für unsere Ansicht spricht auch das Binnenschiffahrtsgesetz, das, wie oben erwähnt ist, in § 3 Abs. 2 den Zwangslootsen ausdrücklich von der Schiffsbesatzung ausnimmt.[3]) In der Begründung hierzu heisst es: „Der Begriff der Schiffsbesatzung ist im Absatz 2 des § 3 in derselben Weise bestimmt wie im Art. 445 des Handelsgesetzbuchs. Doch ist noch besonders ausgesprochen, dass der Zwangslootse nicht zur Schiffsbesatzung zu rechnen ist. . . . Der Grundsatz ist übrigens auch im Seerecht als massgebend anzusehen, wenngleich er im Handelsgesetzbuch nur für den besonderen Fall der Schiffskollision zum Ausdruck gebracht ist.“[4])

Von den ausserdeutschen Staaten schliessen sich unserer Auffassung hinsichtlich der Haftung für den Lootsen England, Portugal und Schweden an, indem sie den Rheder für das Verschulden des freiwillig angenommenen Lootsen haften lassen, für das des Zwangslootsen nicht. Dagegen macht das belgische, französische und norwegische Seerecht den Rheder für das Verschulden jedes Lootsen verantwortlich.[5])

§ 8.

Mag auch die Erwägung, dass der Erwerb durch Seefahrt ein dritte Personen gefährdendes Gewerbe ist, dass mithin der Rheder für das Verschulden der von ihm zum Betriebe dieses Gewerbes verwendeten Personen aufzukommen hat, völlig gerecht-

---

[1]) Prot. S. 2799. — Lewis II S. 37 zu Art. 740.

[2]) Boyens-Lewis S. 156. — Wagner, Beiträge S. 87.

[3]) Vergl. S. 29.

[4]) Drucksachen d. Reichstages, 9. Leg.-Per. III. Session 1894—1895, N. 81. S. 40.

[5]) Boyens-Lewis S. 156, 157, Anm. 3 — Lewis II 139, Anm. 1. — Derselbe bei Endemann S. 121, Anm. 16. — Ehrenberg 223, Anm. 161—166. — Das neue norwegische Seegesetz vom 20. Juli 1893 bestimmt in Kap. 2 § 8:

„Für Schaden, der vom Schiffer oder von einer Person der Mannschaft durch Arglist, Versäumnis oder Unachtsamkeit im Dienste verursacht ist, haftet der Rheder mit Schiff und Fracht. Dasselbe gilt auch, wenn Schaden auf dieselbe Weise von jemandem verursacht ist, der ohne zur Schiffsmannschaft zu gehören, Arbeit im Dienste des Schiffs ausführt.“ (Goldschmidt, Band 43, Beilageheft.)

fertigt sein, so erfordert es doch andererseits das Interesse unseres Seehandels, der Haftung des Rheders eine Grenze zu ziehen. Es würde zu einer beispielslosen Härte gegen ihn führen, wollte man ihn für jeden durch seine Leute angerichteten Schaden, der mit ihrer Zugehörigkeit zur Schiffsbesatzung zusammenhängt, verantwortlich machen. Dies wäre der Fall, wenn man z. B. folgendermassen argumentierte: Der Rheder muss auch für Beschädigungen haften, welche betrunkene Matrosen bei einer Schlägerei in einer fremden Hafenstadt verursacht haben, weil sie nur dadurch in diese Stadt gekommen sind, dass sie in seinen Diensten stehen.

Das Handelsgesetzbuch hat in § 485 den Umfang der Schadensersatzpflicht des Rheders beim Verschulden von Mitgliedern der Schiffsbesatzung in einer den Verkehrsverhältnissen durchaus entsprechenden Weise geregelt. Hiernach kommen für die Haftung des Rheders nur solche Beschädigungen in Betracht, welche eine Person der Schiffsbesatzung einem Dritten in Ausführung ihrer Dienstverrichtungen zufügt.

Der Ausdruck „in Ausführung ihrer Dienstverrichtungen“ ist nicht zu eng zu fassen. Man darf ihn nicht mit „infolge der Ausführung ihrer Dienstverrichtungen“ vertauschen, denn sonst würde der Rheder nur dann haften, wenn er die betreffende Person ausdrücklich zur Verursachung des Schadens bestellt hat, wie wir dies ja im römischen Recht hinsichtlich des Verhältnisses zwischen exercitor und magister navis kennen gelernt haben.[1])

Andererseits kann der genannte Ausdruck auch nicht durch die Worte „bei Ausführung ihrer Dienstverrichtungen“ ersetzt werden, was soviel bedeuten würde, wie „bei Gelegenheit ihrer Dienstverrichtungen.“ Dies hätte den Anschein, als ob genügte, dass die Dienstverrichtungen den mittelbaren Anlass zur Verursachung des Schadens bilden.

Die Beschädigung muss vielmehr mit der Ausführung der Dienstverrichtungen in einem inneren Zusammenhang stehen, sie muss, mit anderen Worten, dadurch veranlasst werden, dass die betreffende Person der Besatzung ihre Dienstverrichtungen fehlerhaft vornimmt.[2])

Die Protokolle der Kommission zur Beratung des Handelsgesetzbuchs erklären den Ausdruck an folgenden Beispielen: Wenn die Besatzung im Hafen damit beschäftigt ist, das Schiff zu befestigen, und hierbei das Tau so ungeschickt spannt, dass dadurch ein fremdes Boot umgestürzt wird, und infolgedessen seine Ladung verloren geht, so muss der Rheder Schadenersatz

[1]) Vergl. S. 12, 13.
[2]) Lewis I S. 47. 2.

leisten.[1]) Wenn aber die Besatzungen zweier Schiffe, die beide an derselben Stelle vor Anker gehen wollen, deshalb in Streit geraten, und hierbei einer von den Schiffsleuten getötet wird, dann ist der Rheder des anderen Schiffs durchaus nicht verpflichtet, den Hinterbliebenen des Getöteten Unterhalt zu gewähren,[2]) denn in letzterem Falle ist der Schaden nur bei Gelegenheit der Dienstverrichtungen zugefügt worden. Unseren Zwecken dürfte ein anderes Beispiel näher liegen: Der Schiffskoch, welcher gerade damit beschäftigt ist, Feuer in der Kochmaschine anzuzünden, nimmt explosionsgefährliche Gase im Kochraum wahr; trotzdem zündet er das Feuer an. Es entsteht eine Explosion, und das Schiff wird gegen ein anderes geschleudert. Der Rheder muss haften. Macht der Schiffskoch dieselbe Wahrnehmung, als er aus dem Vorratsraume Nahrungsmittel holt, und zündet ein Streichholz an, um nachzusehen, wovon die Gase herrühren könnten, so haftet der Rheder nicht, wenn die Explosion erfolgt.

Jedenfalls cessiert die Haftung des Rheders, sobald die schadenstiftende Handlung eine selbständige ist und nicht mit der Ausführung der Dienstverrichtungen zusammenfällt. Er haftet vielmehr nur, wenn durch ein und dieselbe Körperbewegung die Dienstverrichtung und die schadenstiftende Handlung ausgeführt wird. Indem die Besatzung das Tau um das Boot warf, wodurch es umstürzte, erfüllte sie gleichzeitig eine Dienstverrichtung, die darin bestand, das Schiff zu befestigen. Dagegen als der Matrose, welcher den anderen tötete, die darauf abzielende Körperbewegung ausführte, hatte die Körperbewegung, die auf die Erfüllung der Dienstverrichtungen ging, bereits ihr Ende erreicht.[3])

In dem Ausdruck „ihre Dienstverrichtungen“ liegt das Erfordernis, dass die Dienstverrichtungen derjenigen Person, welche sie vornimmt, auch zukommen. Namentlich wird dies der Fall sein, wenn die Person sie vertragsmässig übernommen hat, sodass sie durch ihre Anstellung zur Erfüllung derselben verpflichtet ist.[4]) Aber auch die Dienstverrichtungen gehören hierher, mit welchen die betreffende Person durch einen speziellen Auftrag betraut ist, sei es vom Schiffer oder sonst jemand, der

[1]) Prot. S. 2029.

[2]) Prot. S. 2028.

[3]) Vielleicht wäre hier ein Vergleich mit strafrechtlichen Ausdrücken am Platze, insofern als man bei der Bezeichnung „in Ausführung ihrer Dienstverrichtungen“ an den Begriff der Idealkonkurrenz denken könnte, hingegen bei der Bezeichnung „bei Gelegenheit ihrer Dienstverrichtungen“ an den der Realkonkurrenz, nur ist zu beachten, dass hier lediglich eine Handlung eine unerlaubte ist.

[4]) Boyens-Lewis S. 178.

dazu berechtigt ist, z. B. von einem Schiffsoffizier oder Maschinisten. Es kommt hierbei nicht darauf an, ob die Dienstverrichtungen sonst einem anderen Mitglied der Besatzung zustanden, denn durch die Uebernahme macht sie die betreffende Person zu ihren eigenen.[1]) Dem besonderen Auftrag ist die Genehmigung gleichzustellen, und ebenso würde der Seemannsbrauch als hinreichende Ermächtigung dienen,[2]) z. B. wenn Schiffer und Schiffsoffiziere gestorben sind, und einer der Matrosen im Interesse einer einheitlichen Leitung das Kommando des Schiffs übernimmt, so handelte er, falls er durch seine falsche Führung einen Schiffszusammenstoss verursachen würde, in Ausführung seiner Dienstverrichtungen und machte den Rheder haftbar. Ja sogar eine ungewöhnliche Gefahr könnte die Berechtigung zu Dienstverrichtungen verleihen, die sonst der betreffenden Person nicht zukommen. Wenn z. B. ein Heizer bei einer Feuersbrunst das Steuerruder an Stelle des bestürzten Steuermanns ergreift, so dürfte diese Thätigkeit auch als „seine" Dienstverrichtung angesehen werden.

Dagegen bleibt im übrigen jede willkürliche Uebernahme einer fremden Dienstleistung für die Haftung des Rheders ausser Betracht; z. B. ein Matrose stellt die Maschine so, dass die Geschwindigkeit des Schiffs erhöht wird und ein Zusammenstoss erfolgt. Ebenso ist der Rheder von jeder Verantwortung frei, wenn eine Person der Besatzung die Dienstverrichtungen einer anderen Person der Besatzung zwar mit deren Genehmigung, ohne aber von berufener Seite dazu ermächtigt zu sein, vorgenommen hat. Dabei ist es gleichgiltig, ob es sich um eine Dienstleistung handelt, welche die betreffende Person eigentlich zu erfüllen hatte, die ihr aber abgenommen war. Z. B. der Schiffer beabsichtigt ursprünglich die Ladung selbst zu löschen und giebt seinen Leuten einen darauf bezüglichen Auftrag; später überträgt er jedoch die Löschung Schauerleuten. Bei der Verrichtung ihrer Arbeit bemerken diese, wie die Matrosen unthätig dabeistehen und fordern sie auf, mit Hand anzulegen. Die Matrosen thun es. Dann kann man nicht von „ihren" Dienstverrichtungen sprechen.[3]) Etwas anderes wäre es, wenn der Schiffer zur Unterstützung der angenommenen Hafenarbeiter jemand von seinen Leuten, z. B. für die Bedienung der Dampfwinde, zur Verfügung stellt.[4])

Auf dem Gebiete der Schleppschiffahrt wird man von dem Schlepper in Bezug auf sein Verhältnis zum geschleppten Schiff

---

[1]) Schaps, S. 69, § 3 γγ.
[2]) Boyens-Lewis a. a. O.
[3]) Vgl. auch Boyens-Lewis S. 177, 178.
[4]) RG. B. 13, N. 29, S. 118.

nur dann sagen können, dass sich seine Besatzung in Ausführung ihrer Dienstverrichtungen befindet, wenn sich ihre Thätigkeit auf ein Manöver des Schleppschiffs bezieht, welches die Fortbewegung des angehängten Schiffs bezweckt. Nur insoweit kommt die Haftung des Rheders vom letzteren für das Verschulden der Schlepperbesatzung in Frage, also z. B. nicht, wenn ein Manöver, das nur die besondere Navigation des Schleppers betraf, falsch ausgeführt wurde.

§ 9.

Wir dürfen wohl die Meinung äussern, dass die Haftung des Rheders für das Verschulden von Personen der Schiffsbesatzung durch Wissenschaft und Praxis in recht befriedigender Weise geregelt ist. Nur in einer Beziehung bliebe noch etwas zu wünschen übrig, nämlich hinsichtlich der Verschiedenheit in der Behandlung des Lootsen. Hat der Schiffer einen freiwillig angenommenen Lootsen an Bord, und wird durch dessen Schuld ein Schiffszusammenstoss herbeigeführt, so kann der geschädigte Dritte, falls er den Lootsen nicht für zahlungsfähig hält, den Rheder des von ihm geleiteten Schiffs in Anspruch nehmen. Wäre es aber ein Zwangslootse, der an der Kollision die Schuld trägt, so brauchte ihm nur dieser allein für den Schaden aufzukommen. Abgesehen von der solidarischen Haftung, welche sonst eintreten würde, bietet die wirtschaftliche Lage eines Lootsen lange nicht in dem Masse eine Garantie für die Befriedigung des Gläubigers als die Vermögensverhältnisse eines Rheders. Denn hier ist ja immerhin das beschädigende Schiff als Haftungsobjekt vorhanden.

Zu Gunsten des geschädigten Dritten hat man von verschiedenen Seiten geltend gemacht, dass in gleicher Weise wie der Rheder für den freiwillig angenommenen Lootsen aufzukommen hat, so auch der Staat den durch den Zwangslootsen angerichteten Schaden ersetzen müsste, weil er ja den Schiffer zur Annahme des Lootsen gezwungen habe.[1]) Man darf aber nicht vergessen, dass der Staat den Zwang nur im eigenen Interesse des Rheders ausübt, indem er solchen Personen, die aus Sparsamkeitsrücksichten auf eine sichere Leitung des Schiffs Verzicht leisten und lieber Schiff und Ladung in Gefahr bringen, einen Lootsen aufnötigt. Des Gelderwerbs wegen hat der Staat diese Einrichtung nicht getroffen. Wollte man ihn aber trotzdem haften lassen, so würde lediglich die Gesamtheit der Steuerzahler den Schaden tragen, ohne je die Vorteile der Einrichtung zu geniessen. Ebensowenig wäre es ratsam, die Rheder als

[1]) Kühns bei Goldschmidt, S. 429. — Ehrenberg S. 224.

Interessenten zu höheren Abgaben heranzuziehen und daraus den Schaden zu ersetzen. Dies liefe nur auf eine gegenseitige Versicherung der Rheder unter Leitung des Staats hinaus.[1])

Ausser dem Staat käme, was die Haftung für ein Verschulden des Zwangslootsen anlangt, noch die Lootsengesellschaft in Betracht, doch ist diese Möglichkeit ohne weiteres insofern von der Hand zu weisen, als der Lootse den Vertrag mit dem Rheder nie als Vertreter der Lootsengesellschaft abschliesst, sondern stets in eigenem Namen, mag er auch das Lootsengeld an die Gesellschaft abliefern.[2])

Mit Ausnahme des einen Umstandes, dass der geschädigte Dritte, sowie die Leitung des Schiffs in den Händen eines Zwangslootsen liegt, einen Schuldner weniger hat, nimmt der Lootse dem Rheder, dem Schiffer und den übrigen Personen der Schiffsbesatzung gegenüber dieselbe Stellung ein, ob er freiwillig angenommen oder vom Staate aufgezwungen ist.[3]) Daher dürfte der Wunsch nach einheitlicher Behandlung des Lootsen auch rücksichtlich der Haftung für ihn als gerechtfertigt erscheinen. Nur wird die Art und Weise, wie dies zu erreichen ist, Schwierigkeiten bereiten, denn ohne entweder den Rheder oder den geschädigten Dritten im Verhältnis zum jetzigen Zustande zu benachteiligen, lässt es sich nicht ausführen.

Dem Aufschwunge, den das moderne Lootsenwesen genommen hat, entspräche es mehr, wenn der Rheder auch von der Haftung für den freiwillig angenommenen Lootsen befreit würde, denn die sorgfältige technische Vorbereitung der Lootsen, verbunden mit dem Erfordernis sowohl eines staatlichen Befähigungsnachweises als auch der besonderen Genehmigung zum Betriebe des Lootsengewerbes, gewähren eine gewisse Garantie dafür, dass die Lootsen ihre Pflicht voll und ganz erfüllen.[4]) Im Widerspruch zu einer Regelung der Frage in diesem Sinne steht aber der Zweck, welcher mit der Haftung auf dem Gebiet des Schiffahrtsgewerbes verfolgt wird. Der Erwerb durch Seefahrt

[1]) Wagner, Beiträge, S. 101.

[2]) Wagner, Beiträge S. 98. — Lewis bei Endemann S. 121.

[3]) Man darf nicht im Zwangslootsen eine Person ganz anderer Natur sehen als im freiwillig angenommenen, wie es z. B. Lewis thut. Er legt ihm Beamtenqualität bei und hält ihn „gewissermassen für ein Organ der staatlichen Sicherheitspolizei zur See". (Lewis I, S. 185. — Derselbe bei Endemann S. 120.) Das kann man aber doch nur von ihm sagen, wenn ihm polizeiliche Befugnisse ausdrücklich übertragen sind, indem er sie etwa als Hafenmeister oder dessen Gehilfe ausübt, wie die Hamburger und Bremer Hafenlootsen (Boyens-Lewis S. 314, Anm. 10 am Ende.) Unserer Meinung ist auch Wagner (Beiträge S. 70).

[4]) Wagner spricht sich in seinen Beiträgen für eine Entscheidung nach dieser Seite hin aus. (Vgl. S. 108.)

bringt für dritte Personen auch dann Gefahren mit sich, wenn die Leitung des Schiffs in den Händen eines Lootsen liegt.[1])

Es würde sich daher empfehlen, eine übereinstimmende Regelung der Haftung für den Lootsen dahin vorzunehmen, dass der Rheder auch den durch Verschulden des Zwangslootsen angerichteten Schaden zu ersetzen hat.[2]) Dann wäre es aber Sache des Staats, in noch weit höherem Masse als er es jetzt schon thut, dafür zu sorgen, dass nur geeignete Personen im Zwangslootsendienste angestellt werden. Infolgedessen wird sich, wenn auch die Haftung des Rheders einen grösseren Umfang gewinnt, doch andererseits die Zahl der durch Zwangslootsen verursachten Schiffszusammenstösse verringern, und so kann die scheinbar unbillige Massregel nur zur Förderung unseres deutschen Seehandels dienen.

[1]) Ehrenberg S. 224.
[2]) Hierfür ist Kühns bei Goldschmidt S. 421 ff.

Druck von:
Gebrüder Kiesau, Berlin SO, 33
Köpenicker Str. 154 a.